UNIVERSITÉ DE DIJON — FACULTÉ DE DROIT

LA CIRCULATION AÉRIENNE

envisagée au point de vue juridique

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

Soutenue devant la Faculté de droit de l'Université de Dijon

le vendredi 30 juin 1911, à une heure et demie du soir

PAR

Georges MONTENOT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

Président : M. DESLANDRES, *professeur.*

Suffragants : M. DELPECH, *professeur.*
M. DE NESMES-DESMARETS, *chargé de cours.*

DIJON

IMPRIMERIE JOBARD

Place Darcy, 9

1911

UNIVERSITÉ DE DIJON — FACULTÉ DE DROIT

LA CIRCULATION AÉRIENNE

envisagée au point de vue juridique

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

Soutenue devant la Faculté de droit de l'Université de Dijon

le vendredi 30 juin 1911, à une heure et demie du soir

ACAD. DIJON BAT. BIBL.

PAR

Georges MONTENOT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

Président : M. DESLANDRES, *professeur.*

Suffragants : M. DELPECH, *professeur.*
M. DE NESMES-DESMARETS, *chargé de cours.*

DIJON

IMPRIMERIE JOBARD

Place Darcy, 9

1911

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535717_0036

INTRODUCTION

Un des plus actifs promoteurs du mouvement aéronautique actuel, M. Henry Deutsch (de la Meurthe) a pu dire sans que personne le taxât d'exagération : « Le siècle dernier a été le siècle de la vapeur et de l'électricité; celui qui commence sera le siècle de la navigation aérienne : soit qu'on navigue dans l'air avec la ceinture de sauvetage, c'est-à-dire le ballon, soit qu'on y plane et s'y dirige par la seule force du moteur propulseur, le vingtième siècle sera le siècle de l'air. »

Et chaque jour des prouesses nouvelles, des faits que naguère encore on eût tenus pour prodigieux ou même pour tout à fait impossibles, viennent réaliser cette prédiction.

Apparue à la fin du dix-huitième siècle, à la suite des expériences des frères Montgolfier, l'aérostation resta longtemps le lot de quelques téméraires ; les ascensions étaient rares, toujours hasardeuses, souvent malheureuses. Bien que soulevant la curiosité sympathique des foules, l'aéronautique n'était, de la

part des savants, que l'objet d'une attention secondaire; les perfectionnements qu'ils y apportèrent n'étaient pas très appréciables. Les chercheurs se rebutaient devant l'insuccès de leurs expériences. Les progrès réalisés durant une centaine d'années ne donnaient pas encore aux voyages aériens la sécurité et la régularité qui eussent pu les rendre propres aux rapports entre peuples, aux services commerciaux, scientifiques ou autres. Quelquefois pourtant, des ballons servirent à la guerre pour observer les mouvements de l'ennemi ou pour porter des dépêches (1); mais bien souvent les efforts tentés restèrent sans succès; c'était un moyen extrême dont on usait faute de mieux.

On se rendait bien compte, néanmoins, de l'énorme

---

(1) Le lieutenant Grovalet, dans son ouvrage intitulé : *La navigation aérienne devant le droit international*, cite les cas suivants :

« En 1793, les assiégés de Condé essayèrent d'envoyer des dépêches à l'armée française au moyen d'un ballon en papier; celui-ci tomba au milieu des lignes ennemies.

» En 1794, le ballon captif, l'*Entreprenant*, rendit de grands services aux armées de la République, en permettant d'observer les mouvements de l'ennemi au siège de Maubeuge, à celui de Charleroi et à Fleurus.

» Les Autrichiens qui assiégeaient Venise, en 1849, tentèrent d'incendier la ville au moyen de bombes attachées à une flotte de petits ballons; les courants aériens empêchèrent ce stratagème de réussir.

» Au cours de la guerre de Sécession, les Unionistes disposaient de plusieurs ballons captifs; l'un d'eux servit beaucoup au général Mac-Clellan devant Richemont (1862).

» Durant le siège de Paris, soixante-quatre ballons furent lancés de la capitale, emportant 155 personnes, 354 pigeons voyageurs et des milliers de dépêches.

» Au Transvaal, les Anglais firent usage de ballons captifs pour découvrir les mouvements des Boers. »

intérêt que présentait le problème de la direction des ballons ; mais elle apparaissait comme un rêve irréalisable, une sorte de chimère, bonne tout au plus à servir de thème à des histoires fabuleuses et romanesques, mais impossible à ramener dans le domaine de la réalité.

Puis subitement, après un long sommeil, la science aéronautique s'éveilla en 1884, quand, le 9 août, les capitaines Renard et Krebs réussirent, avec leur dirigeable *la France*, à effectuer le voyage aller et retour de Chalais-Meudon à Villacoublay. Pour la première fois, un ballon était maître de sa route, savait où il allait et, malgré les courants aériens, atterrissait où son pilote voulait.

Cette réussite encouragea les bonnes volontés, stimula les recherches et donna au problème de la direction des ballons un regain d'intérêt. Partisans du plus lourd et du plus léger que l'air luttèrent parallèlement pour faire triompher leurs théories.

Les nombreuses expériences, toutes couronnées de succès, faites en 1901 par M. Santos-Dumont, démontrèrent de façon péremptoire que le problème était définitivement résolu : désormais l'homme était maître de l'air. Et, chacune avec des perfectionnements nouveaux, les unités des flottes aériennes prirent possession de leur nouvel élément. Le *Lebaudy*, le *Patrie*, le *République*, le *Ville-de-Paris*, en France, et à l'étranger les différents *Zeppelin*, le *Parceval*, le *Gross*, le *Nulli Secundus*, le *Baldwin*, l'*Italia* affirmèrent des qualités de docilité et de sécurité aussi parfaite que les conditions de toute nature à eux imposées le permettaient.

A côté des ballons proprement dits, des appareils basés sur le principe du plus lourd que l'air permirent aux aviateurs d'effectuer de véritables voyages aériens dont la précision et la sécurité ne le cèdent en rien aux voyages terrestres, tout en étant plus rapides qu'eux puisqu'ils n'ont pas d'obstacles à gravir ou à tourner. Les noms de Wright, de Blériot, de Paulhan, de Latham, de Leblanc et de tant d'autres sont aujourd'hui trop connus pour qu'il soit besoin d'énumérer les exploits qui les ont rendus célèbres.

C'est donc un fait désormais accompli : l'air offre aux hommes une voie idéalement propice aux communications et aux évolutions de toute sorte, voie rapide, directe et sans barrières. L'aéronaute peut partir à l'heure et dans la direction qu'il aura choisies, franchir à toute vitesse des distances énormes et atterrir au point par lui fixé à l'avance; les obstacles naturels n'existent plus. Ce simple énoncé est suffisamment évocateur par lui-même, et point n'est besoin de la plume d'un Jules Verne pour faire entrevoir, dans un avenir prochain, l'espace sillonné de navires aériens de toute espèce, naviguant dans un but sportif, commercial, postal, militaire ou scientifique. Ce nouveau débouché ouvert à l'activité humaine est gros de conséquences; il peut révolutionner l'état de choses jusqu'ici existant.

Puisque la navigation aérienne est appelée à produire d'énormes changements, peut-être même certaines perturbations dans la vie nationale des peuples et dans leurs rapports internationaux, le juriste doit aborder la discussion des nombreux

problèmes juridiques qu'elle va faire naître. Et pour éviter des contestations de toute nature entre particuliers, pour empêcher des conflits entre nations, tout en facilitant les relations aériennes, le législateur est obligé, dès maintenant, d'élaborer une réglementation qui, à cause de son objet, doit avoir un caractère international très marqué.

De-ci, de-là, quelques circulaires, quelques arrêtés ont bien posé les premiers jalons d'une réglementation : telle est, par exemple, la circulaire du 12 mars 1909 adressée aux préfets par le ministre de l'intérieur, qui vise l'atterrissage en France de ballons étrangers (1).

Mais ce n'est là qu'une réglementation partielle, défectueuse déjà dans le passé, tout à fait insuffisante dans un avenir très proche. Ce qu'il faut, c'est une sorte de Code, tout à la fois minutieux dans la prévision des détails et assez large pour prendre un aspect international, code élaboré avec l'aide de spécialistes et mis en vigueur après une entente avec les Etats voisins.

Et c'est avec raison qu'il y a près de trois ans déjà, à la séance du Sénat du 5 novembre 1908 (2), M. le général Mercier disait : « Puisque la question de l'aviation a été posée à cette tribune, je crois qu'il

---

(1) Dans cette circulaire, M. Clémenceau prescrit aux maires et aux commissaires de signaler aux agents des douanes ou des contributions indirectes les atterrissages de ballons, pour que ces agents visitent les aérostats, et perçoivent les droits de douane ; il ordonne en outre de prendre les noms, professions, grades et but de voyage des aéronautes.

(2) *Journal officiel*, 6 novembre 1908, p. 1059.

serait intéressant de se préoccuper de sa répercussion, non seulement sur la défense nationale, mais aussi sur les relations commerciales qui vont s'établir par voie aérienne entre les nations. On va constituer bien certainement des communications aériennes, tant au point de vue militaire qu'au point de vue commercial; il va falloir, par conséquent, aussi se préoccuper de la réglementation d'une frontière aérienne... Et je ne crois pas être désagréable à notre collègue M. d'Estournelle de Constant en pensant que, peut-être, le tribunal arbitral de La Haye pourrait s'occuper de fixer, au point de vue international, les principes sur lesquels cette réglementation pourrait être basée. »

En cette matière comme en toutes les autres, les études privées, les discussions théoriques déblaieront le terrain et prépareront la voie au législateur. La navigation aérienne a déjà fait l'objet de plusieurs séances dans des instituts et des congrès, à Paris, à La Haye, à Gand, à Vérone; actuellement encore, des projets s'élaborent.

La présente thèse n'a d'autre prétention que d'être une pierre bien modeste apportée au grand édifice en voie de construction. Et, sans se faire aucune illusion sur sa valeur, son auteur serait trop heureux si elle pouvait, même faiblement, servir à la grande œuvre de progrès.

PREMIÈRE PARTIE

Du Domaine aérien

Généralités.

Diverses théories peuvent être proposées pour servir de base à la législation aérienne. Avant de les discuter et de choisir celle qui nous paraît être tout à la fois la mieux fondée en droit et la plus pratique en fait, remarquons, dès maintenant, que toutes ces théories, sauf une — presque insoutenable d'ailleurs — aboutissent à peu près au même résultat : elles donnent pleine autorité aux Etats pour réglementer la circulation des véhicules se mouvant dans la colonne d'air qui les surmonte. A première vue, l'intérêt de la discussion apparaît donc comme purement doctrinal ; il n'en est rien cependant, et les pouvoirs de l'Etat varieront de forme et d'étendue selon qu'on leur donnera pour fondement tel ou tel des systèmes proposés.

Ces théories sont au nombre de quatre. Deux d'entre elles s'opposent diamétralement l'une à l'autre ; ce sont celle de la liberté de l'air complète et sans restriction, et celle du droit de propriété intégrale de l'Etat sur l'atmosphère du sol national. Les deux autres servent d'intermédiaires entre les précédentes : elles donnent à l'Etat, comme origine de son pouvoir de réglementation, l'une le droit de conservation, l'autre le droit de souveraineté.

Pour déblayer un peu le terrain si vaste de la discussion, disons immédiatement qu'à l'encontre des auteurs qui déjà ont abordé la question, nous ne mettons pas à part, *a priori*, l'atmosphère située au-dessus des mers libres, pas plus que la partie supérieure de la colonne d'air qui surmonte les terres, partie interdite aux aéronautes à cause de l'impossibilité où ils seraient d'y vivre (1). C'est qu'en effet, le régime juridique de ces portions de l'espace n'offre aucune exception aux règles générales, exception tirée de la situation même de ces endroits ; au contraire, les particularités de ce régime découlent tout naturellement de l'application normale desdites règles.

Puisque nous nous proposons d'étudier le régime juridique de l'air, nous ne suivons pas, non plus, la

---

(1) On admet, dans l'état actuel de la science, que la hauteur maxima que peut atteindre un aéronaute ne dépasse guère 9,000 mètres ; au-dessus, la raréfaction de l'air et le froid empêchent toute vie. Mais il n'est pas téméraire de croire que, dans un avenir plus ou moins prochain, cette limite sera reculée, à la suite de perfectionnements apportés aux appareils respiratoires et aux vêtements protecteurs.

théorie vraiment trop simple de M. Edouard Rollin. En septembre 1906, à l'Institut de droit international, au cours d'une discussion sur le régime international de la télégraphie sans fil, M. Rollin émit l'avis que l'air étant une chose encore très mal connue de nous, il était prématuré d'élaborer une réglementation le concernant. Il assimilait l'air au centre du continent africain il y a cinquante ans environ, alors qu'une grande tache blanche le représentait sur les cartes, avec cette vague définition : *terra incognita*. Pour parler ainsi, M. Rollin se proposait sans doute de répondre, d'une façon quelque peu paradoxale, à une proposition d'un membre de l'assemblée qui froissait ses conceptions : c'est la seule explication possible d'un énoncé aussi bizarre.

L'air, en effet, est une chose suffisamment connue physiquement, chimiquement et météorologiquement. Au surplus, ce n'est pas le mélange gazeux dénommé « air » qui présente pour nous de l'intérêt, c'est l'espace, élément géométrique, situé au-dessus des terres et des eaux, espace rempli par l' « air », qui fait l'objet de notre étude.

Encore même que la chimie et la physique n'aient pas dit leur dernier mot, le juriste devrait intervenir puisque des intérêts opposés sont en jeu et que des conflits peuvent s'élever, ainsi qu'en témoigne la requête adressée au président du tribunal civil de la Seine par des propriétaires et des fermiers voisins de l'aréodrome de Toussus-le-Noble, près Versailles. Dans cette commune, les frères Henri et Maurice Farman ont élevé des hangars où ils abritent une vingtaine d'aéroplanes ; ils se servent journellement

de ces appareils pour donner des leçons à des élèves-pilotes et pour promener des amateurs au-dessus de la campagne. Cette requête s'appuie sur les motifs suivants : « ... Attendu que les exposants sont propriétaires et locataires de fermes et propriétés importantes situées dans les communes de Châteaufort, de Buc, de Villiers-le-Bacle et Toussus, à proximité de l'exploitation de la société Farman ; que, pour les besoins de son industrie, la société Farman ne se contente pas de faire évoluer ses appareils dans les terrains par elle loués, mais que, quotidiennement, ses appareils évoluent à toute heure du jour, et cela depuis plusieurs mois, à une très faible hauteur au-dessus des propriétés voisines, et notamment de celles des exposants; que la circulation incessante des aéroplanes, qui tournent en cercle au-dessus des propriétés voisines, trouble profondément la jouissance des exposants ; que par leur présence seule et le bruit des appareils qui évoluent ainsi qu'il vient d'être dit à une faible distance du sol, quelquefois à moins de cinq mètres, ils effraient les animaux domestiques tels que chevaux, moutons, vaches et bœufs, et rendent impossible l'exercice du droit de chasse, par suite de la disparition du gibier qui s'est effrayé et dispersé... ; qu'en outre, le public, qui afflue les dimanches et jours de fête, pénètre dans les propriétés ; qu'en évoluant et en circulant d'une façon continue au-dessus de ses voisins, M. Farman commet une violation des droits de propriété des exposants, violation qui doit être sévèrement réprimée... ; qu'en se livrant, sans souci du préjudice qu'elle cause à ses

voisins, à une véritable exploitation industrielle telle qu'elle l'exerce, la société Farman ne fait pas un usage normal de son droit; que ses voisins sont fondés à se plaindre d'inconvénients anormaux et abusifs, qui ne sont pas ceux inséparables d'un voisinage; que les exposants sont donc en droit de demander ici la réparation du préjudice causé et les mesures nécessaires pour faire cesser les abus commis par la société Farman; qu'il y a urgence... »

Les exposants demandent que la société Farman soit condamnée à payer à chacun d'eux la somme de 5,000 francs à titre de dommages-intérêts; et qu'elle cesse de faire évoluer ses appareils au-dessus des propriétés à moins d'une hauteur de deux cents mètres, « à peine d'une astreinte de 500 francs par chaque contravention constatée ».

Cette requête pose, pour la première fois, des problèmes juridiques qu'il importe de résoudre.

Théorie de la complète liberté de l'air.

En présence de certaines analogies qui existent entre la mer et l'air, on peut être, de prime abord, tenté de leur appliquer les mêmes règles juridiques. De tous temps, du reste, sans même qu'elles se rendissent bien compte de la cause du parallélisme, les générations successives ont toujours opposé la terre, élément solide, à l'air et à la mer. La juxtaposition de ces deux mots a toujours fait que, naturel-

lement, on a envisagé sous un même point de vue ces deux portions du monde, on les a comprises dans un même régime, opposé à celui qu'on appliquait aux terres. Nous ne prétendons certes pas donner à cette explication une importance qu'elle n'a pas ; néanmoins, une conception partagée durant plusieurs siècles, et d'une façon absolue, par toute l'humanité n'est pas sans laisser quelques traces dans les esprits.

Aussi bien, de réelles analogies se rencontrent entre la mer et l'air qui ne sont pas corps solides. L'homme ne peut s'y maintenir, s'y mouvoir, y habiter, en se servant de ses seuls moyens ; s'il veut quitter la terre pour entrer dans l'un ou l'autre de ces éléments, il lui faut des engins très spéciaux ; il doit, en quelque sorte, faire violence à la nature, et sa maîtrise n'est que passagère, livrée à la merci d'une foule de circonstances qui la rendent très précaire. L'air, encore plus que la mer, n'est pas susceptible de détention, au sens matériel du mot ; tous deux ne permettent pas à l'homme de les travailler, de les façonner, de les plier à ses fantaisies ou seulement à ses besoins. Tous deux sont le champ d'action de forces indomptables, mal expliquées, dont il est impossible de supprimer les causes et difficile d'éviter les effets. Or, toutes ces analogies se trouvent être précisément des raisons en faveur de la liberté de la mer ; l'air, par conséquent, ne saurait être non plus susceptible de possession.

Et la thèse de la complète liberté de l'air trouve encore d'autres motifs qui militent en sa faveur. Par sa nature même et par sa situation, la mer est un mer-

veilleux instrument de communication ; située entre les différents pays, elle permet de transporter de l'un à l'autre les passagers et les marchandises dans des conditions relativement supérieures à celles des transports par terre. En fait, les peuples, dans un intérêt bien compris et d'un accord général, neutralisent en quelque sorte la mer, la rendent chose commune à eux tous, s'en servent tous sur un pied de parfaite égalité, la mettent, suivant le terme de M. de Lapradelle, « sous la domination de la société des Etats ». Le bien-être matériel et moral des peuples tire un heureux accroissement de cet état de choses ; la civilisation s'en sert comme d'un agent indispensable ; parfois même la satisfaction de certains besoins matériels et essentiels de l'homme l'exige impérieusement. La mer doit donc échapper à toute domination.

Mais il doit en être de même pour l'air, qui offre les mêmes avantages. L'air, par sa nature, se prête à la navigation de vaisseaux susceptibles d'emporter gens et marchandises. En l'air, pas d'obstacles naturels à contourner longuement ou à surmonter au moyen de travaux d'art. Tout comme la mer, l'air est donc un puissant agent de communication, et, comme elle, il doit être libre. Bien plus, la navigation aérienne n'en est encore qu'à ses débuts ; elle a déjà bien d'autres difficultés à vaincre sans que l'on vienne encore gêner son essor par un contrôle constant et par des prohibitions taquinières qui seraient de véritables entraves au progrès.

A ces arguments on peut, d'abord, répondre qu'un contrôle modéré n'a pour résultat que d'empêcher

les abus, et qu'une réglementation sage, bien loin d'apporter des entraves, contribue souvent à l'amélioration et au progrès d'une nouvelle branche d'activité humaine.

Et la terre aussi constitue un agent essentiel, l'agent primordial, de communication, sans que personne songe à proclamer la liberté complète de la circulation à sa surface.

Mais là n'est point la véritable réfutation de la théorie de la complète liberté de l'air.

Un des principaux motifs qui ont amené le droit des gens à proclamer la liberté des mers, consiste dans la reconnaissance pure et simple des faits ; malgré des efforts considérables, il a été impossible d'établir de façon définitive un droit de souveraineté sur la mer (1).

Quand, au moyen âge, le commerce maritime prit de grands développements, et qu'il devint le facteur principal de la richesse et de la prospérité publique, les gouvernements s'imaginèrent avoir intérêt à entraver la navigation de leurs voisins et de leurs rivaux, à s'assurer un monopole absolu.

Une fois posée, cette question du monopole de la mer prit une place prépondérante dans l'histoire politique et militaire des treizième, quatorzième, quinzième, seizième, dix-septième siècles, tandis que des auteurs la solutionnèrent dans un sens ou dans l'autre, selon les intérêts momentanés de leur pays.

Après que Venise eut triomphé de Pise, de Flo-

---

(1) Pour l'étude de la liberté des mers, nous nous sommes inspiré du livre de M. Nys : *La guerre maritime*, p. 10-22.

rence, de Gênes, qu'elle eut attiré à elle le commerce maritime du nord par son alliance avec la Hanse, elle prétendit posséder un droit de souveraineté sur toute l'Adriatique. En fait, tous les vaisseaux naviguant sur l'Adriatique durent, au treizième siècle, payer un fort impôt, qu'ils appartinssent aux villes riveraines, comme Trévise, Ferrare, Ancône, Padoue, Bologne, ou qu'ils vinssent de Gênes, de Pise, de la Sicile ou du Levant. Bologne, puis Ancône, qui osèrent élever des protestations, furent contraintes par les armes de reconnaître la souveraineté de leur rivale (1).

Puis, au cours des seizième et dix-septième siècles, tandis que Venise maintenait avec la plus grande énergie l'empire qu'elle exerçait sur l'Adriatique et qu'elle allait jusqu'à interdire aux bâtiments de guerre étrangers d'y naviguer, Gênes réclama la souveraineté sur la mer Ligurienne, tandis que les Espagnols se prétendirent les maîtres des mers d'Amérique et de l'Océan.

Après la découverte du passage du Cap de Bonne-Espérance, ce fut au tour des Portugais de faire valoir un droit exclusif sur les mers de Guinée et sur celles des Indes Orientales.

La Hollande et l'Angleterre, chacune de leur côté, émirent des prétentions analogues. Par conséquent, durant plusieurs siècles, il exista, relativement au régime applicable à la mer, une conception toute différente de celle que l'on admet aujourd'hui. Chaque pays trouva des publicistes qui se char-

(1) Daru, *Histoire de la République de Venise*, t. I, p. 193.

gèrent d'étayer ses prétentions, non pas tant sur une base juridique que sur les nécessités du moment.

C'est ainsi que Venise fut défendue par Barthélemy Cæpolla dans le *Tractatus de servitibus* et que les droits allégués par l'Angleterre sur les mers adjacentes furent soutenus par Henri de Bracton dans les *Leges Angliæ* et par Albéric Gentil dans l'*Advocatio hispania*. Le plus illustre défenseur des théories émises par les rois d'Angleterre fut Selden, qui publia en 1636 le *Mare clausum ;* il invoqua, pour ainsi dire, uniquement la mythologie et l'histoire ancienne pour prouver que « la mer, aussi bien que la terre, est susceptible de propriété privée et que le roi de la Grande-Bretagne est le maître des mers qui entourent son empire et dont les bornes sont établies, au sud et à l'est, par les côtes des Etats voisins, tandis qu'elles sont encore à constituer dans le vaste océan septentrional et occidental (1) ».

Ce *Mare clausum* était la réponse au *Mare liberum* du Hollandais Grotius qui, quelques années auparavant, avait soutenu la théorie de la liberté des mers. Grotius déclare que, si la propriété est inique par rapport à certaines choses, elle est barbare et inhumaine par rapport à la mer ; il proclame que la navigation en pleine mer est libre pour tous, sans la permission d'aucun prince.

Ainsi soutenue par les uns, attaquée par les autres, la souveraineté de la mer a existé en fait et en droit. Si elle n'a pas duré, c'est que les Etats qui la détenaient ne purent pas la faire respecter par

(1) Selden, *Mare clausum*, p. 304.

d'autres Etats dont la puissance militaire et maritime contrebalançait la leur. Seules, donc, des difficultés matérielles ont créé l'état de choses actuel, et la mer n'est libre que parce qu'aucun Etat n'a possédé des forces maritimes suffisantes pour s'en assurer l'empire d'une façon définitive.

Les juristes se sont inclinés devant le fait accompli, et, en s'appuyant sur les motifs d'ordre social et d'ordre philosophique que nous avons exposés précédemment, ils ont proclamé la liberté des mers, d'autant plus facilement que, peu à peu, s'est formée la notion de la mer territoriale, qui sert d'intermédiaire entre les deux théories extrêmes et donne satisfaction à ceux qui entendent protéger les droits essentiels des Etats.

Cette zone sur laquelle les Etats ont un droit de surveillance et de juridiction, droit fondé sur les besoins de leur défense et sur la protection de leurs intérêts fiscaux, est fixée à une longueur de trois milles à partir de la côte. Cette distance est aujourd'hui trop courte, parce qu'elle n'est plus en rapport avec la portée des nouveaux canons, dont les projectiles peuvent atteindre à cinq milles au moins ; il serait donc juste qu'elle fût reculée dans une proportion équitable. Mais, telle qu'elle est, son existence prouve que la mer est susceptible de souveraineté, et que la conception du moyen âge n'a pas complètement disparu. Cette survivance se rencontre encore dans certains traités par lesquels des Etats font acte de souverains en réglementant des portions lointaines de haute mer. Tels sont : la convention du 6 mai 1882, relative à la pêche dans la mer du

Nord, passée entre l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, l'Angleterre et la Hollande, et le traité du 29 février 1892, entre les Etats-Unis et l'Angleterre, qui réglemente la chasse du phoque dans un rayon de soixante milles autour des îles Pribilow.

Ainsi donc, en fait, les Etats ne considèrent pas la haute mer comme libre de façon absolue ; selon l'état de leurs besoins et le degré de leur puissance, ils imposent leur souveraineté à des régions maritimes qui sembleraient devoir échapper à toute influence. Et pour qui voudrait s'inspirer du régime juridique des mers pour élaborer celui des airs avec la liberté complète à la base, il faudrait bien reconnaître que la porte est ouverte aux exceptions importantes et nombreuses.

Certes, cette souveraineté que des Etats possèdent sur certaines parties de la mer n'est que limitée, en ce sens que la surface soumise à leur réglementation ne s'étend seulement qu'à une distance déterminée des côtes d'une grande terre ou d'une île.

Mais sans cette limitation, la souveraineté n'existerait pas ; elle n'existe que parce que la proximité de la terre permet de déterminer facilement la ligne frontière parallèle au littoral et facilite la surveillance effective. Loin des côtes, si les différentes nations voulaient se partager les mers, elles se heurteraient à des difficultés presque impossibles à surmonter ; les frontières maritimes ainsi créées ne pourraient pas être indiquées d'une façon apparente ; un calcul compliqué serait toujours nécessaire aux navires pour savoir dans quel Etat ils se trouvent.

D'autre part, une surveillance vraiment effective serait difficile ; sur la mer, la vue est bientôt arrêtée par l'horizon, que la rotondité de la terre place seulement à quelques milles ; il faudrait avoir recours à un grand nombre de navires, dont l'entretien et le ravitaillement en hommes, matériel et vivres, à d'énormes distances de tout port, serait une entreprise presque impossible.

Toutes ces difficultés de fait, qui militent en faveur de la liberté des mers, n'existent plus pour l'air, ou tout au moins sont bien atténuées. Les aéronautes, dans les cas ordinaires, qui sont la grande majorité, volent à des hauteurs telles qu'ils peuvent faire des observations sur la terre et qu'il leur suffira d'une lunette verticale et d'une carte pour savoir dans quel Etat ils se trouvent ou s'ils approchent de la frontière. La surveillance, aussi, sera chose facile ; dans l'air, la vue n'a, pour ainsi dire, aucune limite, puisque de n'importe quel point du sol on peut apercevoir des mondes situés à plusieurs milliers de lieues ; les ballons, qui ne peuvent dépasser une hauteur de quelques kilomètres, seront aisément aperçus à l'œil nu ou à l'aide d'instruments d'optique, et un petit nombre d'appareils volants, ballons ou aéroplanes — remisés en temps ordinaire à proximité de la frontière — sera suffisant pour faire respecter la souveraineté de l'Etat dans une zone considérable.

A un autre point de vue encore, la liberté de l'air ne saurait être comparée à celle de la mer. Quand un navire se trouve en haute mer, rien de ce qui se passe à son bord ne peut avoir de consé-

quences directes et néfastes pour les gens qui se trouvent à terre. Qu'il laisse tomber quelqu'une de ses parties, qu'il saute, qu'il lance des projectiles, rien ne viendra toucher la terre et causer des dommages aux personnes ou aux biens ; une maladie contagieuse qui éclate à son bord ne peut contaminer les populations ; les marins, non plus, loin des côtes, ne peuvent faire des observations susceptibles de porter préjudice à la sécurité d'un Etat. Il en est tout différemment pour un ballon qui se meut au-dessus des terres ; tout ce qui tombe de sa nacelle vient nécessairement frapper le sol, et, à cause de la vitesse acquise proportionnellement à la hauteur, peut causer les pires accidents ; à plus forte raison, le jet d'explosifs ou la chute de l'appareil lui-même, peuvent avoir des conséquences terribles. En cas de maladie contagieuse à bord d'un aérostat, le moindre objet qui tombe de ce dernier est susceptible de provoquer à terre une épidémie. L'espionnage en ballon est aussi très redoutable pour la défense nationale d'un pays. Ces exemples montrent que l'air se rattache directement et intimement au sol.

On ne saurait donc assimiler l'air à la mer, leur appliquer le même régime juridique et proclamer la liberté complète de l'air. Ce serait même une utopie de prétendre le contraire ; car si cette liberté absolue était admise, si l'Etat n'avait aucun droit sur la colonne d'air qui le surmonte, il ne serait plus le maître chez lui ; des ballons d'une nation pourraient voler au-dessus du territoire d'une autre nation, il y aurait, par suite, copénétration des

Etats les uns chez les autres ; il en résulterait certainement des conflits, qui dureraient tant que le sort des armes n'aurait pas tranché le différend.

Nous n'avons exposé cette théorie que parce que, d'une façon indirecte, mais certaine cependant, elle a servi de base à un autre système plus logique et défendu par des hommes éminents, comme M. Fauchille, et que certains des arguments par nous discutés précédemment sont, en réalité, ceux qui ont amené ces savants juristes à élaborer une théorie de la liberté de l'air mitigée par un droit de conservation des Etats.

Théorie de la liberté de l'air, tempérée par le droit de conservation des Etats.

Toute cette théorie se trouve condensée dans une formule proposée par M. Fauchille à la session de l'Institut de droit international qui se tint à Gand en septembre 1906, au sujet du régime international de la télégraphie sans fil ; l'assemblée, du reste, adopta cette formule, et la plaça en tête de l'article premier du règlement : « L'AIR EST LIBRE. Les Etats n'ont sur lui, en temps de paix et en temps de guerre, que les droits nécessaires à leur conservation. » Il est facile de comprendre ce que cela signifie : la liberté de l'air est la chose essentielle ; les droits des Etats ne viennent qu'en seconde ligne ; quant aux droits des individus, on les méconnaît totalement.

A diverses reprises, M. Fauchille a lutté, brillamment d'ailleurs, pour faire triompher cette théorie ; son plaidoyer le plus complet se trouve dans un article paru en 1901 dans la *Revue générale de droit international public* et intitulé : « Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats ». Longuement, l'auteur discute pour prouver qu'un Etat ne peut avoir sur l'air qui le surmonte ni droit de propriété, ni droit de souveraineté. Pour éviter des redites, nous n'étudierons pas ici les arguments qu'il apporte à l'appui de sa démonstration; puisqu'ils tendent à infirmer la théorie du droit de souveraineté de l'Etat et celle du droit de propriété, leur examen trouvera sa place toute indiquée dans l'exposé de ces deux théories.

Bornons-nous, pour l'instant, à constater qu'un des arguments essentiels a perdu toute force depuis 1901 : M. Fauchille s'appuie sur le fait que les ballons ne sont pas dirigeables, que, par conséquent, les Etats ne peuvent s'en servir pour établir sur l'air une surveillance efficace sans laquelle il ne saurait y avoir de souveraineté; aujourd'hui que le problème de la direction des aérostats (1) est résolu, l'Etat peut faire dans les airs l'analogue de ce qui se passe sur terre quand il envoie des douaniers faire une ronde, ou une troupe faire une reconnaissance.

---

(1) Au Congrès national aéronautique et colombophile de 1899, à Paris, on avait proposé la terminologie suivante : le mot « aérostat » devait désigner le ballon non dirigeable ; « aéronat » devait s'appliquer au ballon dirigeable, et « aéronef » à l'appareil plus lourd que l'air. La pratique n'a pas adopté cette terminologie.

Si l'on admet avec M. Fauchille que les Etats n'ont sur l'air ni droit de souveraineté, ni droit de propriété, « il n'est d'autre solution possible que de proclamer la liberté de l'air en quelque portion qu'on l'envisage. C'est d'ailleurs la théorie qui s'accorde le mieux avec la qualité de l'atmosphère. L'air est en définitive une chose qui n'appartient à personne, mais dont la destination est de servir à l'usage de tous : il constitue une voie de communication nécessaire, utilisable par l'ensemble des peuples ».

Cette dernière phase démontre la grande préoccupation, presque la hantise, des partisans de la liberté, absolument hypnotisés par les avantages considérables offerts par la voie aérienne, et n'ayant pour unique but que d'éviter toute gêne au libre essor des communications.

Mais M. Fauchille est trop éclairé, il a trop le sens des nécessités matérielles et juridiques pour s'arrêter là, et tout de suite il place à côté de la règle, quelque peu utopique, le correctif nécessaire : « Faut-il conclure que les Etats auront le droit d'accomplir, dans une quelconque des parties de l'air, tous les actes qu'ils jugeront bons? Une pareille conclusion, si elle s'imposait, serait pleine de dangers. Alors les Etats risqueraient, dans certains cas, de voir leurs intérêts les plus précieux gravement compromis ; leur sécurité et aussi leur existence pourraient être menacés... Il est heureusement un principe du droit international qui amène à restreindre dans de justes limites le libre usage de l'atmosphère. Ce principe, base du droit lui-même et dont le fondement gît dans la raison naturelle aussi bien que dans la politique

des nations, est celui qui reconnaît aux Etats, en vertu de leur existence propre, le droit de se conserver. La conservation de soi-même constitue, en définitive, le premier et le plus absolu des droits des Etats ; c'est le droit essentiel par excellence. Elle est même pour eux un devoir. »

Forts de ce droit, les Etats devront, ou, mieux encore, obligés d'accomplir ce devoir, ils devront prendre toutes les mesures nécessaires pour faire respecter les secrets de leur défense contre l'espionnage, pour protéger leurs nationaux contre la chute d'objets contaminés susceptibles d'engendrer des épidémies, pour faire respecter les droits protecteurs frappant les marchandises étrangères au passage de la frontière. « Le droit de conservation, dit M. Pradier-Fodéré (1), comprend tous les droits incidents essentiels pour sauvegarder l'intégralité de l'existence tant physique que morale des Etats : le droit de repousser tout ce qui peut empêcher sa propre conservation et son développement, le droit d'éloigner tout mal présent et de se prémunir contre tout danger de préjudice futur. »

M. Fauchille reconnaît bien qu'un Etat, tenu de respecter la souveraineté de ses voisins, ne peut prendre que sur son propre domaine des mesures destinées à assurer son existence. Néanmoins, prévoyant peut-être, sans oser l'avouer, certaines conséquences du dogme de la liberté de l'air, et désireux d'armer plus puissamment l'Etat, il énonce, sans

---

(1) *Traité de droit international public européen et américain*, t. I, p. 358.

prendre parti, un avis émis par M. Rivier (1) : « Si un conflit s'élève entre le droit de conservation d'un Etat et le devoir qu'a cet Etat de respecter le droit d'un autre, le droit de conservation prime ce devoir : *primum vivere;* c'est l'excuse de nécessité. » En poussant ce principe jusqu'à ses ultimes conséquences, on arriverait à légitimer les mesures les plus injustes et même à nier tout droit des gens. Il importe peu, du reste, de voir s'il faut pousser la règle jusque là, puisque l'air n'appartient à personne et que, sur une *res nullius*, le droit des gens laisse prendre aux Etats toutes les mesures protectrices de leur droit de conservation. C'est ainsi qu'en vertu du droit de défense, variété du droit de conservation, les Etats saisissent et confisquent sur la pleine mer, *res nullius*, les objets de contrebande de guerre que transportent à leur détriment les navires neutres. C'est ainsi encore qu'en temps de paix ils peuvent, par l'entremise de leurs vaisseaux de guerre, vérifier le pavillon des navires rencontrés en haute mer.

En résumé, les conséquences du système sont les suivantes : « L'Etat limitrophe aura donc, pour sauvegarder les éléments de son existence, le pouvoir de restreindre vis-à-vis des tiers le libre emploi de l'air. Mais il ne pourra exercer sur l'espace que les seuls droits indispensables à sa défense, et seulement dans les limites réclamées par elle : les nécessités de la conservation variant nécessairement avec les objets qu'elle engendre, ces limites seront changeantes avec la nature même de ces droits. »

---

(1) *Principes du droit des gens.*

Cette théorie apparaît comme séduisante, puisque, tenant compte des nécessités matérielles, et respectueuse des règles admises par le droit international, elle prétend concilier des intérêts contraires et ménager des droits opposés. Dans la pensée de ses auteurs, elle doit établir un juste équilibre, en donnant aux Etats des armes assez puissantes pour leur permettre de parer aux divers besoins découlant de leur droit primordial de conservation, tout en laissant à l'air son caractère de route essentiellement libre, d'immense trait d'union international. Mais à vouloir rechercher trop d'idéal, on tombe dans l'utopie ; à vouloir trop ménager, trop concilier, on fait une cote mal taillée, on élabore un système hybride, compliqué, mélange d'exigences et de concessions, et qui finit par léser chacun des intérêts en présence.

Le premier défaut de la théorie que nous venons d'exposer est d'être absolument arbitraire, de tout légitimer, en tout subordonnant à la conception que se font les Etats de leur droit de conservation. Quel est le critérium de ce droit de conservation ? Où commence et où finit le droit de défense ?

Un autre de ses défauts réside en son manque de logique : elle se contredit et se détruit elle-même. La liberté n'existe réellement que si elle est complète et parfaite ; la moindre atténuation qu'on y apporte la détruit ; il n'y a pas de demi-liberté ; quelque chose est libre ou ne l'est pas. Si donc, on donne aux Etats l'exercice de certains droits, que l'on nommera du reste comme l'on voudra, on abolit par là même la liberté de l'air, et la formule

déjà citée : « L'air est libre; les Etats n'ont sur lui, en temps de paix et en temps de guerre, que les droits nécessaires à leur conservation », devient un non-sens ; les deux phases qui la composent se contredisent l'une l'autre.

Un des partisans de la liberté de l'air, le capitaine Ferber (1), propose de rendre l'atmosphère « libre, sauf une zone appelée territoriale, qui existera immédiatement au-dessus des terres. Un savant congrès de diplomates fixera sa hauteur... Cinq cents mètres nous paraissent suffisants. » Voilà déjà une importante atteinte à la liberté, absolument inutile d'ailleurs. Cette distance de cinq cents mètres apporterait une gêne considérable au vol des aéroplanes peu appropriés aux grandes hauteurs, sans offrir un avantage quelconque. A cinq cents mètres, en effet, l'espionnage est chose facile ; d'autre part, ainsi que nous l'avons déjà fait observer, toute explosion, toute rencontre, toute chute, qui se produisent en l'air, à quelque hauteur que ce soit, ont leur répercussion directe et immédiate sur le sol. Pour ce dernier motif, la colonne d'air forme un tout homogène ; on ne saurait la découper en tranches horizontales d'épaisseur variable et dont chacune aurait un régime juridique spécial.

Quant à M. Fauchille, il préconise toute une série de prohibitions et de restrictions : 1° défense de naviguer à moins d'une certaine hauteur ; 2° réglementation de l'envolée et de l'atterrissage ; 3° défense

---

(1) *L'aviateur, de crête à crête, de ville à ville, de continent à continent*, p. 153.

de circuler à moins d'une certaine distance des camps, villes fortes, ouvrages fortifiés, ou bien prohibition absolue de posséder à bord un appareil photographique ; 4° défense aux aérostats militaires d'un Etat voisin de circuler dans toute l'atmosphère nationale ; 5° même défense pour les aérostats servant à la police ; 6° organisation d'un service national et international d'immatriculation et de reconnaissance des navires aériens. Il va même jusqu'à préconiser le droit de visite en tout temps et en toutes circonstances (1) : « Il appartient à l'Etat de protéger dans l'espace aérien, *spécialement par des visites*, ses intérêts économiques et sanitaires. Ici une objection est à prévoir. Le droit de conservation de l'Etat limitrophe n'a pas pour effet d'autoriser, en temps de paix, la visite des navires étrangers en pleine mer, cette visite apparaissant comme attentatoire à l'indépendance des Etats dont les navires dépendent ; l'air étant libre aussi bien que la haute mer, comment admettre la visite des aérostats dans l'atmosphère ? La réponse est facile. C'est qu'en réalité la situation n'est pas la même dans les deux cas : pour la mer, il y a, à côté de la pleine mer, la mer territoriale où l'Etat riverain jouit d'un droit de police qui suffit à garantir son droit de conservation ; dans l'espace, il en va tout autrement : à quelque hauteur qu'il se trouve, un aérostat a le moyen de jeter sur le sol des objets contaminés et des choses de contrebande. »

Cette liberté est tellement rapetissée, défigurée,

(1) *Revue générale de droit international public*, année 1910, p. 61.

qu'on ne la reconnaît plus ; et le développement de la thèse amène une conclusion absolument opposée à l'énoncé.

Un exemple, qui n'a rien d'exagéré ni de particulier, fera comprendre à quels résultats on aboutit en passant de la théorie à la pratique. Supposons qu'il s'agisse d'un ballon dirigeable appartenant à de simples particuliers, destiné à transporter trois ou quatre personnes pour un voyage d'agrément. Avant leur départ, les aéronautes auront dû faire immatriculer le ballon sur le registre spécial de leur localité ; ils devront ensuite arborer à leur nacelle les numéros et flammes correspondant à la nationalité et à la circonscription territoriale. Un certificat médical sera nécessaire pour attester l'absence de toute maladie contagieuse. Si parmi les voyageurs se trouve un militaire, il devra posséder des pièces émanant de l'autorité militaire et portant régularisation de sa situation ; du reste, chaque passager devra être porteur de papiers destinés à faire connaître son état civil, sa profession, son domicile. Un, au moins, des aéronautes sera muni du diplôme officiel de pilote. Tant que le ballon planera dans l'atmosphère de son pays d'origine, bien qu'il ait arboré le drapeau national, il sera soumis à un nombre illimité de visites, car on peut toujours supposer que des espions ou des contrebandiers étrangers se couvrent indûment des couleurs nationales pour endormir les soupçons. Quand il aura passé au-dessus des frontières, son drapeau attirera l'attention des douaniers, gendarmes, sentinelles du pays voisin ; les visites se multiplieront,

minutieuses, inquisitoriales ; souvent, on fera signe d'atterrir, et, à la moindre velléité de refus, les moyens coercitifs seront à redouter. Que les aéronautes surtout se gardent bien d'approcher d'un ouvrage fortifié ; un aéroplane monterait rapidement leur enjoindre de changer de route et d'atterrir au poste d'examen le plus rapproché ; bien heureux quand un projectile ne viendrait, de façon brutale et dangereuse, faire respecter la consigne. Si, pour un motif quelconque, l'atterrissage devient nécessaire, un inventaire sera dressé et le paiement des droits de douane sera immédiatement exigé.

Pour peindre ce tableau, nous n'avons fait qu'appliquer les règles proposées par les partisans de la liberté mitigée. Que serait-ce alors si la liberté de l'air n'était pas proclamée ? En voulant tenir compte des nécessités de toute sorte, qui s'imposent du reste de façon absolue, on en arrive à supprimer totalement la liberté, et à enlever tout sens à la formule précitée qui résume toute la doctrine.

Qu'on ne se méprenne pas sur le sens de nos critiques : ce que nous n'admettons pas, c'est l'illogisme qui consiste à partir de l'idée de liberté pour aboutir à un régime de prohibitions et de restrictions de toute nature ; nous refusons au droit de conservation le pouvoir de commander et de légitimer seul cette réglementation minutieuse. Mais, en prenant une base plus logique, que nous indiquerons plus loin, nous reconnaissons que les mesures protectrices indiquées par nos adversaires sont nécessaires.

Elles se justifient pleinement ; nous proposerons

même, quand nous parlerons de la réglementation, de les perfectionner et de les étendre encore. C'est qu'en effet, chaque jour davantage, la navigation aérienne entre dans la pratique courante ; de plus en plus, elle fera partie intégrante de la vie ordinaire ; de plus en plus le nombre des véhicules aériens ira croissant. A mesure que la circulation deviendra plus intense dans l'air, les collisions entre véhicules aériens deviendront plus nombreuses ; les chutes, les préjudices de toute sorte causés aux habitants du sol se multiplieront. Il faudra une réglementation minutieuse et complète, une législation spéciale visant des cas nombreux et variés. L'Etat alors n'aura plus à se préserver contre ses voisins, il devra remplir sa mission essentielle et primordiale de juridiction et de réglementation. Pourra-t-on dire qu'un règlement de police fixant telle route aérienne, telle vitesse ; qu'une contravention dressée contre un pilote qui n'aura pas pris sa gauche ou sa droite ; qu'un jugement portant paiement d'une indemnité à un terrien victime d'un préjudice, prendront naissance dans le droit de conservation ? Dans toutes ces hypothèses, l'existence de l'Etat ne semble pas compromise. Tous les actes d'autorité qui émaneront de l'Etat trouveront leur fondement non pas dans le droit de conservation, mais dans un autre droit supérieur et bien plus étendu. Ce jour-là, encore plus que maintenant, l'air ne sera pas libre, et le simple droit de conservation ne serait pas suffisant pour permettre à l'Etat de faire face à toutes les éventualités.

Aussi bien, sans empiéter sur un avenir, du reste

très proche, et tout en restant dans la stricte application des règles émises par les partisans de la liberté mitigée, on arrive à des résultats inacceptables.

Supposons — et l'hypothèse n'est malheureusement que trop réalisable — le voisinage de deux nations dont les intérêts commerciaux et coloniaux sont diamétralement opposés; ces nations, d'autre part, disposent d'armées à peu près égales en nombre, en armement, en science tactique. Sans qu'il y ait de tension à proprement parler, il existe néanmoins un tel état de rivalité qu'un jour ou l'autre un choc doit fatalement se produire entre les deux peuples. Le droit de conservation d'un des deux pays l'amènera à bâtir en grand secret des ouvrages fortifiés munis des perfectionnements les plus nouveaux. Réciproquement, et en vertu du même principe, le droit de conservation de l'autre peuple, « le premier et le plus absolu des droits des Etats », celui qui, d'après M. Rivier, « prime le devoir qu'a un Etat de respecter le droit d'un autre », exigera de ce peuple qu'il se mette au courant de l'emplacement des ouvrages fortifiés du voisin, de leur force, de leur forme, et, pour ce faire, il équipera des navires aériens destinés à l'espionnage. Bien certainement un conflit naîtra de cet état de choses; et l'on se trouvera en présence de deux Etats qui revendiqueront leur droit de conservation, égal pour chacun d'eux, aussi sacré, aussi essentiel pour l'un que pour l'autre. Aucune solution juridique ne pourrait mettre fin au litige si l'on ne faisait intervenir un autre facteur : la souveraineté.

Pour résumer en quelques mots : la théorie de la liberté mitigée est illogique; l'air ne peut pas être libre, et le droit de conservation, seul, ne permettrait pas à l'Etat d'agir dans tous les cas où il devrait manifester son autorité.

Théorie du droit de propriété de l'Etat sur l'air.

A l'encontre des deux théories précédemment étudiées, celle-ci donne à l'Etat des pouvoirs étendus, puisqu'elle lui reconnaît un véritable droit de propriété sur la colonne d'air qui surmonte toute l'étendue de son territoire. Tous les auteurs qui, de près ou de loin, abordent la question du domaine aérien font allusion à cette théorie; nulle part, cependant, nous ne l'avons vue discutée et développée. M. Fauchille, notamment, en parle à maintes reprises; mais il l'accole à la théorie de la souveraineté, la repousse en même temps que cette dernière sans s'y arrêter spécialement. Cette anomalie s'explique : *a priori*, l'idée d'un droit de propriété de l'Etat sur l'air, conforme aux tendances politiques et économiques actuelles, n'a rien qui choque l'esprit, parfaitement habitué à rencontrer l'action de l'Etat dans les domaines les plus divers. Bien au contraire, elle devient, pour ainsi dire, toute naturelle, et l'on se tourne instinctivement du côté de l'Etat quand on envisage la destinée présente et future de l'air et

que l'on comprend toute l'importance du champ d'action qu'il va devenir pour l'activité humaine. Mais quand il s'agit d'étayer cette doctrine sur des bases juridiques, des difficultés surgissent, provenant de l'incompatibilité qui semble, à première vue, exister entre les propriétés matérielles de l'air et l'application à ce dernier de chacun des droits qui, réunis, forment la propriété. Il nous faut cependant surmonter ces difficultés : puisque la théorie existe en fait, nous devons la discuter en droit.

Quand nous employons le mot « air », nous n'envisageons pas tant le mélange chimiquement composé d'hydrogène, d'oxygène et d'azote, que l'espace où il se trouve. Nous n'avons pas à nous occuper du gaz, nécessaire à tous pour la respiration, et, par ce fait même, rentrant juridiquement dans la catégorie de choses qu'envisage l'article 14 du Code civil, qui dit : « Il est des choses qui n'appartiennent à personne et dont l'usage est commun à tous. »

A l'aide de parois solides, on peut clore une étendue variable d'espace; avec une machine volante, on peut en occuper des portions successives; l'espace peut donc donner lieu à l'application du droit d'*usus*. Là où existe un corps solide fermé sur toutes ses faces, tout l'espace correspondant au volume de ce solide est occupé ; il n'y a plus d'espace, on l'a détruit; c'est l'application du droit d'*abusus*. Ainsi donc, on ne peut contester que l'air, envisagé dans le sens spécial de volume géométrique que nous venons d'indiquer, soit susceptible de propriété.

La thèse du droit de propriété de l'Etat sur l'air peut être soutenue de deux façons différentes :

1° Conformément à l'article 538 du Code civil, « les fleuves et rivières navigables ou flottables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades... sont considérés comme des dépendances du domaine public ». Ceci s'explique d'abord, ainsi que l'article 538 le laisse lui-même entendre, par le fait que ce sont-là des portions du territoire difficilement susceptibles de propriété privée, à cause de leur étendue ou de leur situation. De plus, les rédacteurs du Code se sont parfaitement rendu compte de l'importance que ces parties du territoire présentent au point de vue de l'intérêt général. Si elles appartenaient à des particuliers, elles pourraient être écartées de leur destination naturelle, mises au service spécial d'un petit nombre d'individus et faire défaut au développement de la vie nationale.

C'est aussi dans un but d'utilité publique que toute une série de textes établit une législation spéciale pour les mines. En principe, le propriétaire du sol est propriétaire du sous-sol, puisque l'article 552 du Code civil débute ainsi : « La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous. » Mais le même article ajoute *in fine :* « Il peut faire au-dessous toutes les constructions et fouilles qu'il jugera à propos, et tirer de ces fouilles tous les produits qu'elles peuvent fournir, *sauf les modifications résultant des lois et règlements relatifs aux mines*, et des lois et règlements de police. » Cette dernière phrase s'applique à la loi du 21 avril 1810, complétée par des textes postérieurs. L'article 5 de cette loi apporte une grave restriction à la règle générale de propriété posée par l'article 552; en effet, d'après cet article 5 : « Les

mines ne peuvent être exploitées qu'en vertu d'un acte de concession délibéré en Conseil d'Etat. » Un des attributs du droit de propriété, le libre usage de la chose, disparaît donc en face de l'intérêt supérieur de l'Etat, directement intéressé à ce que les usines offrent le maximum de rendement avec le minimum de risques et surtout à ce que cette richesse nationale ne tombe pas aux mains d'étrangers.

Par une cause analogue à celle qui a dicté les mesures prises à l'égard des mines, des rivages, des ports, des rivières flottables, c'est-à-dire au nom de l'intérêt public, de la défense nationale, de la vie même du pays, l'Etat pourrait s'approprier l'air qui domine son sol. Un telle mesure se conçoit facilement et n'a rien qui puisse choquer l'esprit; par ailleurs, elle n'aurait rien d'arbitraire, puisqu'elle se baserait sur des motifs d'ordre supérieur.

Aucune objection convaincante ne saurait prévaloir contre elle, et si les circonstances l'exigeaient, à n'importe quel moment l'Etat pourrait la prendre. Elle lui permettrait de faire face à toutes les éventualités, de parer à toutes les nécessités, en lui donnant tous les droits et les prérogatives du propriétaire omnipotent.

La seule crainte qu'elle pourrait faire naître, c'est que l'Etat, après s'être déclaré propriétaire, n'usât pas de sa chose d'une façon conforme tout à la fois à la destination de l'air et aux besoins sociaux, n'étouffât l'initiative individuelle, en interdisant la circulation aérienne et en tirant de son droit de propriété autre chose que le pouvoir nécessaire pour réglementer cette circulation et lui venir en aide.

En interdisant tout vol aux particuliers ou en se réservant à lui seul le droit de naviguer dans l'atmosphère, en arrêtant ainsi l'essor nouveau que va prendre l'activité humaine, un Etat commettrait un tel crime contre la société et comprendrait si mal ses propres intérêts qu'on a peine à admettre la réalisation d'une pareille hypothèse.

Mais nous ne croyons pas qu'une loi étendant la propriété de l'Etat sur l'air soit jamais promulguée. C'est qu'en effet les avantages qui en résulteraient pour l'Etat seraient surabondants et pour ainsi dire inutiles, puisqu'il peut tirer de son droit de souveraineté tout ce dont il a besoin pour sa conservation, son développement et sa vie normale, et que ce droit de souveraineté, existant de lui-même, n'a pas besoin d'être décrété, ainsi que nous le démontrerons un peu plus loin.

2° L'article 552 du Code civil, placé sous la rubrique : « Du droit d'accession relativement aux choses immobilières », proclame que « la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous. Le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos, sauf les exceptions établies au titre des servitudes ou services fonciers. » Cet article reconnaît donc que le « dessus » ou la colonne d'air qui surmonte un fonds est susceptible de propriété, que c'est un bien immobilier et que ce bien appartient au propriétaire dudit fonds. Mais dans l'état présent de nos besoins et dans celui des progrès réalisés dans l'art de la construction, aucun propriétaire n'utilise la colonne d'air qui surmonte son

fonds au-dessus d'une certaine hauteur. Actuellement, la construction la plus élevée qui existe au monde est la tour Eiffel, d'une hauteur de 300 mètres ; supposons qu'une antenne de télégraphie sans fil haute de 30 mètres (dimension normale) la surmonte ; c'est donc à une altitude de 330 mètres que se trouve la limite extrême de l'air réellement occupé et possédé par quelqu'un. Au-dessus de cette hauteur, aucun droit de propriété ne s'exerce plus ; l'air, reconnu bien immobilier par le Code, devient vacant et sans maître et, par application de l'article 731 du Code civil, appartient *ipso facto* à l'Etat (1).

Cette théorie apparaît comme solidement et juridiquement établie ; nous ne pouvons cependant pas l'accepter.

Une première réfutation réside dans le fait suivant, dont nous avons déjà parlé : la colonne d'air qui surmonte une surface terrestre quelconque forme un tout absolument complet du haut en bas, et l'on ne peut la découper en tranches horizontales superposées, dotées chacune d'un régime juridique spécial. En vertu des lois de la pesanteur, un point de l'air situé à une hauteur quelconque commande directement le pied de la perpendiculaire abaissée de ce point sur le sol ; notamment, tout ce qui se passe à bord d'un aérostat peut avoir une répercussion directe et immédiate sur le sol. La partie de l'air qui touche au sol, celle qui, occupée par les constructions et les plantations, fait l'objet d'un droit de

(1) « Article 713. — Les biens qui n'ont pas de maîtres appartiennent à l'Etat. »

propriété réel et effectif, est dans une relation de dépendance directe et intime avec tous les points de la colonne d'air supérieure; elle forme corps avec elle, et le propriétaire d'une des parties est aussi propriétaire du tout; il suffit que la partie inférieure de l'air ne soit pas vacante et sans maître pour que toute la colonne soit aussi possédée, puisque toutes les parties, formant tout homogène, doivent être soumises au même régime. Le contraire créerait au possesseur du sol une situation intolérable en fait et en droit.

Au surplus, si l'on admettait que l'Etat est propriétaire de l'espace, on aboutirait à des conséquences inadmissibles.

A partir de quelle hauteur l'Etat serait-il propriétaire? Une première réponse consisterait à dire : comme, actuellement, la construction la plus élevée a une hauteur de 330 mètres, les particuliers seront propriétaires jusqu'à 330 mètres; au delà, la propriété de l'air passera à l'Etat.

Mais, tout d'abord, ce chiffre de 330 mètres n'a rien de définitif; il y a quelques années seulement, la hauteur des constructions était bien inférieure; rien n'empêche de supposer — ou plutôt il est très probable — que dans un avenir plus ou moins rapproché, les besoins grandissant et les progrès s'accroissant les 330 mètres seront dépassés. Et l'on arrivera au résultat suivant : la limite séparative entre la propriété privée et la propriété de l'Etat n'aura rien de stable; peu à peu, à chaque progrès réalisé, elle reculera par bonds successifs; elle dépendra de la fantaisie des constructeurs. Autre con-

séquence bizarre : le principe reconnaît la propriété de l'Etat seulement à partir de 330 mètres ; d'autre part — et c'est là son fondement — il n'admet de propriété pour les particuliers que tant que ce droit est effectivement exercé. Or, les constructions très hautes ne sont aujourd'hui qu'une rare exception, et très probablement il en sera de même longtemps encore. Entre le sommet des constructions ou des plantations, point où s'arrête la propriété effective et par conséquent le droit de propriété des particuliers, et la ligne séparative située à 330 mètres, il y aura une portion de l'espace qui n'appartiendra ni aux particuliers ni à l'Etat. Cette conséquence est en contradiction avec l'idée directrice du principe qui n'admet pas l'existence de biens réellement sans maître.

Une seconde réponse pourrait être : la limite séparative entre les deux propriétés, publique et privée, n'est pas une surface plane se maintenant toujours à la même distance du sol et parallèlement à lui ; il n'y a rien d'absolu, c'est une pure question d'espèces, et, au-dessus de chaque domaine, le droit de propriété de l'Etat commencera à s'exercer à l'endroit précis où celui du particulier cessera de s'exercer d'une façon effective.

Supposons, alors, un premier propriétaire A dont le fonds est occupé par un jardin ; l'arbre le plus élevé a une hauteur de 30 mètres ; par conséquent jusqu'à 30 mètres, A exerce effectivement son droit de propriété, et au-dessus, c'est l'Etat qui est propriétaire. A côté de ce jardin s'élève une construction colossale, un gigantesque gratte-ciel comme on

en voit à New-York; admettons que sa hauteur soit de 100 mètres ; jusqu'à 100 mètres, le propriétaire, B, exerce sa propriété qui, plus haut, passe à l'Etat. Tout contre ce gratte-ciel existe une large place appartenant à C; ce dernier possède des ballons captifs qu'il loue au public pour faire des ascensions; ces ballons montent jusqu'à 500 mètres ; jusqu'à 500 mètres C exerce un droit réel et effectif sur la colonne d'air qui surmonte son sol, et ce n'est qu'à partir de cette hauteur que l'Etat devient propriétaire. Ainsi donc, la surface séparative des deux sortes de propriété ne sera pas régulière ; ce sera une suite ininterrompue, une alternance de retraits et de saillants ; des parties de propriété de l'Etat seront profondément intercalées entre des propriétés particulières, elles-mêmes d'ailleurs d'inégales hauteurs. Toute utilisation pratique, toute surveillance seront impossibles pour l'Etat ; des contestations de toute sorte surgiront entre lui et les particuliers, provoquées par cet enchevêtrement de propriétés. Cette solution n'est pas plus admissible que la précédente.

Pour plusieurs raisons, l'air ne peut donc pas appartenir à l'Etat.

Théorie du droit de souveraineté de l'Etat sur l'air.

Au cours des chapitres qui précèdent, la discussion nous a successivement permis d'établir que : l'air n'est pas libre; l'Etat, d'autre part, n'exerce pas sur lui un droit de propriété; c'est le propriétaire du sol qui est aussi propriétaire de la colonne d'air qui surmonte son domaine.

Ce dernier point, fond même de toute notre étude, présente une telle importance que l'exposé qui en a été fait, de façon incidente, à la fin du précédent chapitre mérite un nouveau développement. C'est la discussion de l'article 552 du Code civil.

Les partisans de l'aviation, emportés par leur zèle pour la science nouvelle, prennent ombrage de tout ce qui leur paraît, à tort ou à raison, être une entrave au progrès; et comme un droit quelconque de propriété des individus sur l'air leur semble être une grave atteinte portée aux droits des aviateurs et des aéronautes, ils écartent purement et simplement l'application de l'article 552.

Comme théories-types (1) émises dans ce sens, prenons celles de deux avocats à la Cour d'appel de Paris, chargés de défendre les intérêts de MM. M. et H. Farman dans le procès à eux intenté par des

---

(1) *Vie au grand air*, n° du 28 janvier 1911.

propriétaires voisins de l'aérodrome de Buc (1). Me Jacobson s'exprime ainsi : « Je pense qu'on s'est laissé entraîner à une fausse interprétation de l'article 552 du Code civil uniquement à cause de la qualification ancienne donnée au « dessus » du sol. Vous savez qu'on l'appelait autrefois le *cœlum !* De là est venu tout le mal.

» A bien relire — et jamais on ne saurait trop relire un texte de loi ! — l'article 552, on se pénètre du lien nécessaire entre le paragraphe 1er : « La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous », et des deux autres paragraphes.

» Le législateur a soin en effet, sinon de délimiter, du moins de définir aussitôt ce qu'il faut entendre par *dessus* et *dessous*.

» Au-dessus, « le propriétaire peut faire toutes les *plantations* et *constructions* qu'il juge à propos... » et, au-dessous, « toutes les constructions et fouilles, etc. »

» N'est-ce pas indiquer que, dans l'esprit du législateur, la propriété du dessus s'applique à tout ce qui, *ayant contact avec le fonds*, s'élève de *ce fonds* et non pas une colonne d'air ou d'espace de hauteur forcément arbitraire? Voilà pour moi la base de la question de droit.

» Est-ce à dire que, en fait, si un tiers quelconque vient par les airs comme par ailleurs, porter un trouble et causer un préjudice au propriétaire d'un fonds, il ne lui en devra pas réparation, de par les

---

(1) Voir plus haut, page 9, l'assignation envoyée par les demandeurs.

principes du droit commun? Là commence, et il est large, le pouvoir d'appréciation du juge. »

Me J. Imbrecq conclut de la même façon : « A vrai dire, cette querelle était prévue et devait fatalement se produire à plus ou moins brève échéance. En effet le Code civil, qui fut rédigé à une époque où nul ne songeait à la locomotion aérienne, renferme un article aux termes duquel « la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous » ; et il était bien à penser que quelque propriétaire terrien chercherait un jour à s'emparer de cet article pour prétendre interdire aux aviateurs de passer dans un domaine qu'il considérerait comme étant le sien.

» Mais ce système n'est pas sans réplique; et nous aurons de notre côté à rappeler aux juges saisis de ce litige que la loi doit être interprétée non pas strictement et à la lettre, mais dans son esprit ; que le législateur n'a jamais entendu interdire le passage dans les airs à une altitude plus ou moins élevée pour satisfaire à un pur caprice du maître du sol; et que si le propriétaire terrien a aussi un droit de propriété sur le dessus du sol, c'est seulement dans la limite et dans la mesure où il peut exercer et utiliser pratiquement ce droit, soit en y édifiant des constructions, soit en y poursuivant un but d'un intérêt réel.

» Quant à moi personnellement, j'apporterai à la défense de cette dernière thèse une ardeur d'autant plus grande que je sentirai qu'en même temps que la cause de mon si sympathique et si courageux client, je défendrai aussi celle de l'aviation tout entière. »

M. Berthélemy, professeur à la Faculté de droit de

Paris, est moins absolu : « Le bon sens et le droit ne peuvent pas être en désaccord. Les rédacteurs de nos codes n'ont pas pensé à l'aviation; ils n'ont pas connu la télégraphie sans fil. En constatant, par un article du Code civil, ce que les anciens usages consacraient au profit du maître du sol, la propriété du dessus et du dessous, ils ont seulement prohibé les empiétements qui se pouvaient concevoir au temps où ils écrivaient.

» Il m'est interdit de creuser une cave ou un tunnel sous votre maison. Il m'est défendu de construire un pont ou d'installer un câble au-dessus de votre jardin. Mais le passage d'un aéroplane doit rester aussi libre, à mon sens, que le passage des ondes hertziennes... ou des ondes sonores. Les seules réserves qu'il y faut faire sont qu'il ne sera pas fait tort aux propriétés. Le droit de passer en ballon ne comporte pas le droit de tomber, ni même de jeter du lest dont la chute peut être dommageable.

» Questions de fait et d'espèces. »

Aussi bien, l'aviation n'a fait que donner un regain d'actualité et d'importance à la question de la propriété de l'air; celle-ci n'est pas née d'hier, et depuis longtemps déjà elle a été amorcée dans la doctrine et la jurisprudence. A propos de mitoyenneté, de constructions ou de plantations surplombant la propriété voisine, la jurisprudence et la doctrine sont unanimes à admettre que, par application de l'article 552 du Code civil, l'espace aérien qui se trouve au-dessus de la surface d'un fonds doit être considéré comme appartenant au propriétaire de ce fonds. (Cassation, 4 décembre 1888, S. 1890. I. 105;

Pau, 29 mars 1893, S. 1893. II. 150; Liège, 30 mars 1896, S. 1897. IV. 32; Cassation, 15 juillet 1901, S. 1902. I. 217; Douai, 8 juin 1887; Laurent, *Principe de droit civil*, t. VI, n° 248; Aubry et Rau, 5e édit., t. II, p. 44 et p. 281; Baudry, *Des biens*, 2e édit., nos 331 et 337).

Mais, jusqu'à présent, tous les cas envisagés dans les jugements ou les traités ne se rapportaient qu'à ce qui touche au sol par la base, qu'à la couche d'air qui entoure les constructions, celle qui toujours et par tous, sans contestation, a été regardée comme susceptible d'appropriation privée. Il serait donc téméraire de tirer de cette doctrine et de cette jurisprudence une conclusion pour ou contre la propriété de l'air envisagé *in infinitum*.

Le premier, dès 1902, M. Naquet a élargi le débat; et, dans une note parue au Sirey 1902, première partie, page 217, il pose déjà les principes soutenus aujourd'hui par ceux qui croient travailler pour le progrès de l'aviation en écartant pour l'air l'application de la propriété individuelle. M. Naquet se place au point de vue théorique et se demande si l'article 552 du Code civil, en disposant que la propriété du sol emporte la propriété du *dessus* et du dessous, vise uniquement les constructions et plantations inhérentes au sol, ou s'il s'applique à l'espace aérien qui se trouve au-dessus du sol et des plantations qui le recouvrent.

A son avis, le Code fait allusion, dans l'article 552, à quelque chose de matériel, édifices ou plantations, et ne vise pas l'espace aérien. Ceci résulte de la place qu'occupe ce texte dans le Code. Le chapitre II du titre II du livre II du Code civil est intitulé : *Du droit*

d'accession sur ce qui s'unit et s'incorpore à la chose, et la section première a pour rubrique : *Du droit d'accession relativement aux choses immobilières ;* l'article 552 est le premier article de cette section. Or, il est impossible de soutenir que l'espace aérien s'unit et s'incorpore au sol. S'unir, c'est devenir un ; s'incorporer, c'est entrer dans un corps, en faire partie intégrante ; ces expressions impliquent par elles-mêmes un lien corporel, qui ne peut exister qu'à l'égard de choses qui se fixent sur le sol. Au reste, le second alinéa de l'article 552 explique clairement le premier. Il dit que le propriétaire peut faire au-dessus du sol toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos, sauf les exceptions établies au titre des servitudes ; il définit ainsi le sens du principe et en limite l'application aux éléments matériels. Ce sont des choses proprement dites, susceptibles d'appropriation et faisant corps avec le sol que le législateur prévoit.

L'espace aérien ne peut pas être compris dans l'article 552. En effet, la propriété suppose la possibilité de se rendre maître d'une chose, de la capter, d'en disposer à son gré, et là où par sa nature même, une chose échappe à cette appropriation, il ne peut plus y avoir de propriété. Il en est ainsi pour l'eau courante, et, à plus forte raison, pour les ondes aériennes, fluides, qui, avec plus ou moins de rapidité, se succèdent sans cesse. Il n'y a qu'un seul moyen de s'approprier une partie de l'espace : c'est de l'occuper par des constructions ou des plantations.

M. Naquet défend son raisonnement contre le

reproche qu'on lui a fait de confondre l'air, considéré en masse dans l'atmosphère, qui rentre évidemment dans la catégorie des choses communes et échappe à toute possession exclusive, et l'espace aérien situé au-dessus du sol, lequel constitue la propriété du *dessus*, telle qu'elle est définie par l'article 552 du Code civil, et appartient au propriétaire du sol dans la mesure où il est susceptible d'appropriation privée. (Douai, 8 juin 1887, et Amiens, 17 février 1896, S. 1896. II. 129). Pour lui, la possession effective, celle qui manifeste la propriété, ne peut se réaliser dans l'espace que par des travaux inhérents au sol et occupant réellement une partie de l'espace. Dans cette mesure, il en convient, l'espace est susceptible d'appropriation future, mais tant que ces travaux n'ont pas eu lieu, l'appropriation n'est pas réalisée. Dès qu'un particulier aura élevé une construction, il sera propriétaire du bâtiment et, par voie de conséquence, de l'espace qu'il absorbe, qui se confond, en quelque sorte, avec ce bâtiment, et qui est devenu un espace superficiel et matériel. Mais tant qu'on n'a pas construit, l'espace reste à l'état d'espace atmosphérique et, en cet état, ce n'est qu'une partie de l'atmosphère elle-même, c'est-à-dire d'une chose constamment mouvante et insaisissable dans son ensemble, qui ne peut faire l'objet d'un droit de propriété.

Ce n'est pas à dire, pour autant, que le propriétaire du sol sera dépourvu de toute garantie, et ne pourra faire respecter les avantages que comporte son droit de propriété. Le simple bon sens le dit, et le Code le proclame, puisqu'il donne à tout pro-

priétaire le droit d'exiger que les branches des arbres voisins qui empiètent sur son domaine, c'est-à-dire sur l'espace au-dessus de son domaine, soient élaguées par les soins et aux frais du propriétaire auquel les arbres appartiennent (art. 673).

M. Naquet conclut ainsi : « Non un droit de propriété sur l'espace, mais une faculté légale. »

Sans discuter cette première thèse — nous réservant de le faire un peu plus loin — nous allons exposer la doctrine adverse, contenue dans un arrêt de la Cour d'Amiens, en date du 19 février 1896 (S. 1896. II. 129), et dans une note placée, au Sirey, sous cet arrêt. Les juges d'Amiens condamnent, pour délit de chasse, un chasseur qui a tué des faisans volant AU-DESSUS d'un terrain gardé, attendu « que le fait de tirer, d'un endroit où on a le droit de chasse, sur un gibier qui se trouve au-dessus d'un endroit où on n'a pas le droit de chasse, constitue incontestablement le délit de chasse sur le terrain d'autrui, *le droit de propriété s'étendant aussi bien au-dessus du sol qu'à sa surface* ».

A propos de cet arrêt, l'auteur de la note se demande si le chasseur qui, d'un terrain dont il est propriétaire ou dont il a le droit de chasse, tue un oiseau pendant que celui-ci vole au-dessus de la propriété voisine, tombe sous l'application des articles 1er et 11, 2°, de la loi de 1844, qui prévoient et répriment le fait de chasse sur le terrain d'autrui sans le consentement du propriétaire. Dans un premier système, on répond que non, parce que l'air, qui doit être rangé parmi les *res communes*, n'appartient à personne, par conséquent n'est pas la

propriété de celui qui a réservé la chasse sur son sol.

D'après un second système, au contraire, l'article 11, n° 2, qui punit le délit de chasse sur le *terrain* d'autrui, ne peut être isolé de l'article 1er, dont il n'est que la sanction, et qui défend de chasser sur la *propriété* d'autrui. Or, cette expression doit être interprétée par le rapprochement de l'article 552 du Code civil, d'après lequel « la propriété du sol emporte la propriété du dessus ». Vainement essaie-t-on de soutenir que ces expressions doivent être restreintes aux choses inhérentes au sol, telles que les constructions, plantations, etc., et ne peuvent être étendues à l'espace aérien qui se trouve au-dessus du sol, parce que l'air n'est pas susceptible d'appropriation privée. Ce raisonnement repose sur une confusion entre l'air, considéré en masse dans l'atmosphère, qui rentre évidemment dans la catégorie des *res communes*, et l'espace aérien situé au-dessus du sol, lequel constitue la propriété *du dessus,* telle qu'elle est définie par l'article 552, et, par suite, dans la mesure où il est susceptible d'appropriation privée, appartient au propriétaire du sol. L'article 552 n'est que la consécration de l'ancienne maxime : *Dominus soli, dominus cœli.* Il faut reconnaître que le propriétaire du sol est également propriétaire de l'espace aérien qui se trouve au-dessus du sol et dans les limites de ce sol. C'est de cette propriété que découlent pour lui, non seulement le droit d'élever des constructions, de faire des plantations, mais aussi le droit de s'opposer à ce que le propriétaire voisin, par ses construc-

tions en saillie, par la projection des branches de ses arbres, empiète sur l'espace aérien, sur le *cœlum* dépendant de son fonds. C'est de cette propriété que découle aussi pour lui le droit d'invoquer les dispositions des articles 1er et 11, n° 2, de la loi du 3 mai 1884, pour s'opposer à ce que l'on commette un acte de chasse sur l'espace aérien dépendant de son fonds.

Par l'arrêt précité de la Cour d'Amiens, la question de la propriété de l'air est nettement résolue en faveur du droit du propriétaire du sol.

Cette conclusion pourrait se déduire de la jurisprudence antérieure, celle qui s'est prononcée relativement à la partie de l'air occupée par des objets matériels. En effet, la jurisprudence, d'accord avec la doctrine, a admis de façon absolue que « le propriétaire d'un terrain a la propriété du dessus, en ce sens qu'il peut y établir des constructions, et qu'il est autorisé à demander la démolition des ouvrages qui, d'une *hauteur quelconque,* empiètent sur cet espace ». (Cassation, 15 juillet 1901, précité). C'est ainsi qu'un propriétaire peut faire démolir une corniche ou élaguer des branches qui surplombent son terrain, à quelque hauteur que ce soit. Or, constructions et plantations sont des objets matériels, par opposition à la fluidité de l'air et au vide de l'espace; et le principe revient à dire : le propriétaire peut, sur son fonds — réserve faite des exceptions prévues par les lois de police et de salubrité publique — élever quelque chose de matériel, à toute hauteur, dans l'espace qui surmonte son sol, et interdire à ses voisins de posséder des objets

matériels quelconques empiétant sur cet espace. Un ballon et un aéroplane sont bien des objets matériels ; ils rentrent donc dans la catégorie des objets visés par la jurisprudence, et celle-ci n'a fait autre chose qu'adopter indirectement la même solution que nous, à savoir que le propriétaire est seul libre, en principe, de voler dans la couche d'air qui surmonte sa propriété foncière.

Cet argument, bien qu'ayant sa valeur, n'est pas suffisamment probant à lui seul ; nous le présentons uniquement pour n'en omettre aucun ; et sans plus nous y arrêter, nous poursuivons la discussion.

Pour faciliter celle-ci et écarter une équivoque dont plusieurs partisans de la liberté de l'air semblent ne pas s'être complètement débarrassés, répétons encore que ce n'est pas l'air, gaz respirable, nécessaire à tous, insaisissable, *res communis*, que nous envisageons, mais bien l'espace qui peut être rempli de gaz « air » ou bien occupé par un objet matériel plus ou moins considérable, plus ou moins élevé au-dessus du sol.

Toute la discussion roule autour de deux points, qui résument la thèse des partisans de la liberté de l'air, notamment de M. Naquet :

1° Il ne faut pas prendre l'article 552 à la lettre et lui faire dire ce que ses auteurs n'ont jamais prétendu y insérer. A l'époque où le Code fut rédigé, l'espace était quelque chose d'inconnu, d'inutilisé ; les rédacteurs du Code n'ont donc pas songé à élaborer des règles applicables à quelque chose placé en dehors des connaissances de l'époque et

hors du champ d'application de l'activité humaine ; ils n'ont pas fait allusion aux régions moyennes et supérieures de l'atmosphère. D'après le contexte, il est facile de comprendre qu'ils ont en vue quelque chose de plus matériel que l'espace proprement dit ; ils ne se sont occupés que de ce qui s'élève dans l'air au-dessus même du sol, des constructions et des plantations qui, pour être situées en partie dans l'espace, ne se rattachent pas moins au sol par une autre de leur partie et font ainsi corps avec lui.

Bien certainement, les juristes qui ont collaboré à la rédaction du Code ne se doutaient pas que, cent ans après eux, des véhicules sillonneraient l'espace à la façon des voitures sur les routes. Néanmoins, dès la fin du dix-huitième siècle, certaines applications pratiques des aérostats avaient été faites dans un but militaire. Il n'est donc point tout à fait téméraire de penser que, sans envisager exactement les progrès de l'avenir, les rédacteurs ont eu comme une sorte de pressentiment et que, prudemment et sans trop s'engager, ils ont entendu poser le premier jalon d'un principe juridique, d'ailleurs absolument conforme à l'esprit général du Code.

Mais là n'est pas la réfutation de l'objection présentée plus haut. Nous consentons à admettre que le Code ne fait même pas allusion à l'espace, et que le mot *dessus* contenu dans l'article 552 doit être pris dans une acceptation restreinte et toute matérielle. Autrement dit : au point de vue juridique, l'espace, à partir d'une faible hauteur, fut une chose totalement ignorée jusqu'à ces dernières années ; aucun texte ne s'y rapporte, aucune règle ne s'y

applique ; aujourd'hui, par suite de nécessités récemment créées par les progrès scientifiques, il faut élaborer un principe nouveau applicable à cette matière nouvelle.

Pour ce faire, bien entendu, l'on ne peut disposer que des données préexistantes; il faut s'inspirer de l'esprit même du Code ; et c'est par le raisonnement, la déduction, l'adaptation qu'on élaborera une loi qui ne sera pas un monstre juridique, qui restera conforme aux principes directeurs de notre Code et ne détonnera pas dans l'harmonieux ensemble de notre droit. Raisonnons donc en prenant le Code lui-même comme point de départ.

Un premier raisonnement nous amène purement et simplement à admettre l'énoncé de l'article 552 entendu comme le désirent les partisans de la liberté de l'air. Avec eux, nous admettons que l'article 552, quand il dit : « La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous », n'entend par le mot *dessus* que ce qui, dans les premières années du dix-neuvième siècle, constituait la partie de l'espace réellement occupée, celle qui s'incorpore et s'unit intimement aux constructions et plantations. Autrement dit : le propriétaire du sol n'est propriétaire que d'une couche d'air de quelques dizaines de mètres de hauteur, parce que, vers l'an 1800, seules ces quelques dizaines de mètres sont réellement occupées. Mais en 1890, une construction nouvelle, la tour Eiffel, s'éleva jusqu'à une hauteur de 300 mètres; en 1890, tout propriétaire foncier, s'il le désirait, pouvait mettre à son service les progrès réalisés par la

science architecturale et devenir possesseur d'une construction haute de quelques centaines de mètres; par suite, par application directe de l'article 552, la partie de l'air sujette à un droit de propriété s'étendait depuis le sol jusqu'à 300 mètres environ. Cette hauteur de 300 mètres marque une période de transition; vingt ans plus tard, un propriétaire peut posséder sur ses terres un hangar qui sert à remiser un aéroplane; et quand lui vient le désir de respirer un air plus pur ou de jouir d'une vue plus étendue, il peut s'élever, à l'aide d'un appareil volant, au-dessus de ses terres jusqu'à une hauteur de plusieurs centaines de mètres et même, s'il possède un dirigeable, de quelques kilomètres. Au lieu de prendre le cas d'un particulier amateur, nous pourrions envisager celui d'un ingénieur-constructeur qui, chaque jour et à plusieurs reprises, fait évoluer de nombreux appareils dans son aérodrome. Ainsi donc, une centaine d'années environ après l'apparition du Code, la colonne d'air sur laquelle s'exerce un droit de propriété, parce que dans cet espace se trouve un objet matériel lui-même possédé par un propriétaire foncier et relié au sol par ses atterrissages et son remisage, a progressivement augmenté, et, à l'heure actuelle, elle est encore en passe de s'élever toujours plus haut; à tel point qu'on peut dire aujourd'hui que le mot *dessus* de l'article 552, même pris dans une acception étroite, s'entend de toute la colonne d'air qui surmonte un fonds.

C'est à la même conclusion qu'un autre raisonnement aboutit encore. L'article 551 du Code civil,

dont l'application ne donne lieu à aucune contestation, pose en principe que : « tout ce qui s'unit et s'incorpore à la chose appartient au propriétaire » ; conformément à cet article, la partie la plus basse de la colonne d'air située au-dessus d'une propriété, celle qui s'intercale si intimement entre les objets qui garnissent la surface du sol qu'elle fait corps avec eux, fait partie effective de la propriété. Mais en vertu des lois de la pesanteur, chaque point de cette basse couche d'air est sous la dépendance directe de tous les points situés sur la perpendiculaire ; tout acte, toute chute, toute perturbation qui se produira en un des points quelconques de cette perpendiculaire aura sa répercussion directe et immédiate sur le point commandé, situé au pied de cette perpendiculaire. Si l'on peut ainsi s'exprimer : chaque tranche d'air horizontale est immédiatement dépendante de celle qui la surmonte et commande directement celle qui la supporte ; il y a union et incorporation de couche à couche. La colonne d'air forme un tout parfaitement homogène et complet, depuis le ras du sol — endroit où elle s'unit aux objets matériels — jusqu'à la partie de l'atmosphère — qui recule chaque jour davantage — où l'on peut monter. A cause d'une loi naturelle, le simple bon sens, la force même des choses exigent donc que le propriétaire du sol, pour jouir pleinement et vraiment de son droit de propriété, soit aussi le seul maître de la portion de l'espace qui surmonte son fonds. Ce qui revient à dire : l'application logique et rigoureuse du principe posé dans l'article 551 à l'article qui le suit immédiatement —

qui, dans la pensée des rédacteurs, en découle par conséquent — exige que le mot *dessus* de l'article 552 ne soit pas entendu dans un sens spécial et étroit, mais bien dans son sens normal de *colonne d'air qui est située au-dessus.*

2° Le second argument de la thèse soutenue par les partisans de la liberté peut se formuler ainsi : « L'espace immatériel ne peut faire l'objet d'un droit de propriété ; la possession effective, celle qui manifeste la propriété, ne peut se réaliser dans l'espace que par des travaux inhérents au sol et occupant réellement une partie de l'espace. »

La démonstration faite précédemment, que nous pourrions appeler : théorie de l'unité ou de l'homogénéité de l'espace, peut servir, à elle seule, à rétorquer cet argument ; en effet, à quelques mètres au-dessus du sol, autour des travaux inhérents au sol, entre les objets matériels, il existe de l'espace qui, de l'avis même de nos adversaires, fait partie de la propriété. Or, cet espace est la base d'une colonne aérienne qui, ainsi que nous l'avons prouvé, forme un tout parfaitement un et homogène ; si le propriétaire du sol et de la partie basse de la colonne n'était pas aussi l'unique possesseur de droits sur toute la hauteur de la colonne, il ne serait pas parfait propriétaire et sa jouissance pourrait être troublée. Lui, et lui seul, doit avoir des droits sur tout l'air qui surmonte son fonds et qui s'unit à ses immeubles et autres objets matériels adhérents au sol.

Mais il y a une réfutation directe, qui ne se

déduit pas de raisonnements, et que fournit la constatation de faits.

Nos adversaires exigent pour admettre un droit de propriété sur un espace que cet espace soit réellement occupé ; d'après eux, seule la partie basse de l'air est susceptible de possession, parce que seule elle est enclose ou occupée par des objets fixés au sol.

Pour satisfaire leur exigence et montrer que toute la colonne d'air est susceptible de propriété, prenons un exemple qui n'a rien d'imaginaire, qui se rencontre dès maintenant dans la réalité, et qui se généralisera de plus en plus dans un avenir très proche, quand l'aviation sera devenue chose pratique, mise à la portée de tous.

Dans une grande plaine, un propriétaire possède des champs sur une superficie de plusieurs centaines d'hectares. Il convertit ces champs en aérodrome, et, pour ce faire, il construit des hangars et sur tout le pourtour de sa propriété fait courir une barrière en fil de fer pour empêcher les curieux de s'avancer sur son terrain. Mais prévoyant l'établissement d'autres aérodromes dans son voisinage immédiat, désireux de se réserver tout l'espace qui surmonte sa propriété, de se créer un aérodrome particulier et d'empêcher d'autres aviateurs d'y pénétrer, il veut dresser une barrière réelle tout autour de son aérodrome, barrière adhérente au sol par sa base et s'élevant dans l'air jusqu'à plusieurs centaines de mètres. La chose est fort simple ; deux procédés peuvent être utilisés.

Un premier système, qui ne remplit peut-être pas

exactement les conditions exigées par nos adversaires, consiste à fixer tout le long du fil de fer supérieur de la barrière terrestre des panneaux de couleur, dont la surface la plus large est tournée vers le ciel; la nuit, au cas où on se livrerait à des expériences, chacun de ces panneaux peut être muni d'une lanterne. De cette façon, tout pilote qui, sur un appareil aérien, vole dans ces parages, sait, par un simple coup d'œil jeté vers la terre, s'il se maintient à l'intérieur de l'aérodrome, s'il reste à l'extérieur de cet endroit prohibé, ou s'il franchit la limite séparative. Un aéroplane toujours prêt à prendre son essor, est destiné, le cas échéant, à aller rappeler à tout visiteur aérien importun la défense formelle de pénétrer dans l'aérodrome.

Le second système respecte à la lettre les exigences imposées par nos adversaires à la propriété de l'espace. Il se compose d'une sorte de chapelet aérien formé par des ballonnets captifs, placés de distance en distance, à telle hauteur qu'on veut; chacun de ces ballonnets est attaché au sol, et tous sont reliés entre eux par un grand câble. Celui-ci fait le tour complet de l'aérodrome et pour être facilement aperçu, il supporte des oriflammes ou d'autres objets visibles de loin. A certains endroits, des tiges rigides dont une extrémité est plantée dans le sol tandis que l'autre est fixée à un ballon, et que des cordages retiennent encore du côté de l'aérodrome, donnent de la fixité à l'ensemble et empêchent que le vent ne l'amène au-dessus d'une propriété voisine.

De cette façon, l'espace est enclos.

Par ailleurs, une main-mise réelle est effectuée sur lui, et des objets matériels, appartenant au propriétaire du sol, partant du sol et y revenant, s'y meuvent continuellement puisque des appareils y évoluent, qui ont l'espace lui-même comme condition nécessaire de leur équilibre et de leur marche. L'espace est possédé au sens strict du terme.

Le raisonnement conduit donc à interpréter l'article 552 du Code civil dans un sens large; le paragraphe 2 dudit article n'est qu'une application et non une restriction du principe formulé par le paragraphe 1er.

Plusieurs considérations militent du reste en faveur de cette théorie. Les Romains disaient déjà : *Qui dominus est soli, dominus est cœli et inferorum*, ou plus simplement : *Dominus soli, dominus cœli.*

Au dix-septième siècle, le juriste Pufendorf attribuait également au propriétaire d'un fonds un droit de propriété sur l'espace aérien situé au-dessus. « La propriété de cet espace, disait-il, aussi loin qu'on peut y atteindre de dessus terre, est absolument nécessaire pour le possesseur du sol (1). »

Toute discussion sur la portée des termes contenus dans l'article 552 doit cesser en présence de la déclaration suivante de Portalis (2) : « Nous avons posé le principe que la propriété du sol emporte la pro-

---

(1) Baron de Pufendorf, *Le droit de la nature et des gens*, t. I, l. IV, p. 609.

(2) Portalis, *Discours, rapports et travaux inédits sur le Code civil*, p. 221.

priété du dessus et du dessous. Nous avons conclu que le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions, et au-dessous toutes les fouilles qu'il juge convenables. On comprend que la propriété serait imparfaite si le propriétaire n'était pas libre de mettre à profit, pour son usage, toutes les parties extérieures et intérieures du sol ou du fonds qui lui appartient, et s'il n'était le maître de tout l'espace que son domaine renferme. »

C'est bien ce principe que la jurisprudence a consacré, tant dans les décisions citées plus haut, qui se rapportent à l'établissement d'un pont ou à la présence de constructions et de plantations faisant saillie sur la propriété voisine, que dans d'autres jugements qui se rapportent plus directement au cas qui nous intéresse. La jurisprudence décide que le fait par une compagnie d'éclairage électrique de tendre des câbles ou fils conducteurs au-dessus d'une propriété privée constitue une atteinte aux droits du propriétaire, qui est autorisé à en poursuivre judiciairement la réparation. Maintes fois, en effet, les tribunaux ont ordonné l'enlèvement de fils conducteurs d'énergie électrique, alors même que ceux-ci se bornaient à traverser l'espace aérien sans prendre appui par aucun point sur les immeubles. Parmi les décisions judiciaires qui ont consacré cette solution, nous mentionnerons un jugement du tribunal civil de la Seine du 19 mai 1908 (*Le droit* du 24 octobre 1908) et un jugement du tribunal civil de Bordeaux du 27 novembre 1908 (D. 1910. II. 17). Ce dernier jugement condamnait une société d'électricité à enlever les câbles placés par elle au-dessus

d'un immeuble et à payer en outre des dommages-intérêts au propriétaire, « attendu qu'au terme de l'article 552 du Code civil, la propriété du sol entraîne celle du dessus et du dessous ; que dans ce texte, le législateur n'établit aucune distinction entre ces trois parties de l'espace et qu'il les soumet *également, d'une manière exclusive et absolue*, à la volonté et à l'action du propriétaire ».

Le droit du propriétaire sur l'espace a été aussi sanctionné, en matière de chasse, par un arrêt (déjà cité) de la Cour d'Amiens, du 19 février 1896 (D. 1896. II. 464) et par un arrêt de la Cour de Lyon, du 9 avril 1903 (D. 1906. II. 178); dans ces deux cas, des chasseurs ont été condamnés pour avoir tiré du gibier qui *volait* au-dessus de propriétés gardées.

Il est donc indiscutable que, d'après la jurisprudence, le propriétaire d'un fonds a un véritable droit de propriété sur l'espace aérien, au-dessus de son terrain. Ce qui semble d'ailleurs prouver que ce principe est intangible, c'est qu'il a fallu une loi pour permettre l'établissement du réseau électrique de l'Etat. C'est la loi du 28 juillet 1885, qui a pour but de permettre certains travaux au-dessus des propriétés privées et des constructions qui y sont édifiées. Signalons encore, dans le même ordre d'idées, la loi plus récente du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique. Il faut, aux termes de l'article 12, paragraphe 2, de cette loi, qu'une déclaration d'utilité publique soit intervenue pour donner au concessionnaire le droit de faire passer au-dessus de la propriété d'autrui les fils conducteurs d'électricité.

Il est fort important de remarquer que dans toutes les citations que nous venons de faire, l'on ne rencontre nulle part de restriction; nulle part il n'est parlé d'espace utile, d'espace occupé, de hauteur minima ou maxima; le mot « espace » est pris dans sa plus large acception. Le bon sens et la force des choses exigent du reste qu'il en soit ainsi, comme nous l'avons prouvé dans l'exposé de notre théorie sur l'unité de l'espace.

Pour clore cette discussion et pour montrer qu'une partie tout au moins de la doctrine, et non la moins récente, n'est pas de l'avis de M. Naquet et ne va pas à l'encontre de la jurisprudence et de la législation, citons l'opinion de M. Julliot (1), contenue dans un article de la *Revue des idées :* « Par le seul fait que vous acquérez le sol, vous acquérez en même temps la propriété de l'espace, et cela, de par la volonté de la loi : *De par la volonté de la loi, vous êtes propriétaire, jusqu'à l'infini, de l'espace géométrique assis sur votre sol.* »

Par là même que nous reconnaissons au propriétaire du sol un droit de propriété sur l'espace correspondant, nous conférons un droit de souveraineté à l'Etat dont ce propriétaire est le sujet ; car la propriété et la souveraineté sont les deux faces, privée et publique, du même objet. Ce principe était admis par Grotius (2), qui répétait après

---

(1) Julliot, *De la propriété du domaine aérien*, *Revue des idées*, 15 décembre 1908, p. 17.

(2) Grotius, *Le droit de la guerre et de la paix*, traduction Pradier-Fodéré, t. I, p. 33.

Sénèque : « Aux rois appartient le pouvoir sur toutes choses, aux particuliers la propriété. » Une foule de particuliers sont les propriétaires du sol contenu à l'intérieur des frontières d'un pays et morcelé en parcelles d'inégale grandeur ; et c'est un droit de souveraineté qu'exerce l'Etat sur ces propriétés qui, réunies, forment le territoire même de l'Etat. Il en est de même pour l'espace aérien ; celui-ci est divisé en autant de parcelles que le sol l'est lui-même ; chaque parcelle appartient au propriétaire du fonds correspondant ; et sur l'ensemble de l'espace national appartenant à tous les propriétaires sujets d'une même nation, limité par conséquent aux frontières, l'Etat possède un droit de souveraineté.

De même que certaines parties du sol national, au lieu d'appartenir à des particuliers, sont soumises, non plus au droit de souveraineté de l'Etat, mais bien à un véritable droit de propriété exercé par cet Etat, de même certaines parties de l'espace national peuvent devenir la propriété de l'Etat. Ce droit de propriété s'exercera sur l'espace qui s'élève au-dessus des parties du territoire qui appartiennent à l'Etat, c'est-à-dire au-dessus du *domaine* public et du *domaine* privé. Par ailleurs, puisqu'il possède un droit de souveraineté, l'Etat pourra exproprier certaines portions de l'espace national, pour un motif d'utilité publique et en tenant compte de toutes les règles protectrices prescrites en matière d'expropriation.

M. Rivier, dans son livre intitulé : *Principes du droit des gens*, confirme pleinement la solution par

nous proposée : « Il existe aussi un territoire aérien. Ceci a de l'importance en temps de guerre surtout, mais aussi en temps de paix, entre autres pour les télégraphes. *C'est la colonne perpendiculaire d'air qui couvre et domine le territoire de terre et d'eau.* »

C'est ce principe de souveraineté que certains juristes voulurent faire admettre à la session de Gand (septembre 1906) de l'Institut de droit international. En réponse à la thèse de M. Fauchille, M. Westlake disait : « Espace océanique, espace aérien, deux espaces se présentent sur lesquels l'Etat adjacent a droit de conservation et, les autres, droit de passage innocent. Conservation et passage, comment combiner ces deux droits? Lequel des deux est la règle? Lequel l'exception ? Pour le rapporteur, c'est le droit de passage qui prime. Pour moi, c'est le droit de conservation. Car, de deux droits, celui qui mérite d'être la règle, c'est celui qui est le mieux précisé; or le droit de conservation est beaucoup plus net que le droit de passage. C'est pourquoi l'Institut, rencontrant cette question à propos de l'espace océanique, a répondu que, dans la mer territoriale, le droit de souveraineté est la règle et le droit de passage, l'exception. S'il en est ainsi quant à l'espace océanique, il doit en être de même quant à l'espace aérien. La seule différence est qu'il n'y a pas lieu de limiter cette solution à une hauteur quelconque. Dans la mer, plus on s'éloigne de la côte, moins l'on risque de causer de troubles sur le rivage. Dans l'air, plus on s'élève, plus la chute ou le jet causent de dégâts sur

le sol. S'il existe une limite à la souveraineté de l'Etat sur l'espace océanique, il n'en existe pas à la souveraineté de l'Etat sur l'espace aérien. Le droit de l'Etat adjacent demeure le même, à quelque distance que ce soit. Avec le droit romain, il faut répéter : *Cujus est solum ejus est usque ad cœlum.* » MM. Westlake et de Cossi proposèrent à l'assemblée le texte suivant : « ARTICLE PREMIER. — L'Etat a un droit de souveraineté sur l'espace aérien au-dessus de son sol, sauf un droit de passage inoffensif pour les ballons ou autres machines aériennes et pour la correspondance télégraphique sans fil. » Cette motion ne fut pas adoptée, on lui préféra celle présentée par M. Fauchille, et que nous avons citée dans un chapitre précédent.

Pour comprendre le choix que fit le Congrès de Gand et le triomphe du principe de la liberté de l'air, il suffit de faire deux remarques. Tout d'abord, ce Congrès s'était réuni pour élaborer un régime international applicable à la télégraphie sans fil. Cette dernière se sert de l'espace pour y lancer des ondes, émises par un poste et reçues au loin par un autre poste dont les appareils sont accordés au même diapason que ceux du premier. Entre ces deux postes, les ondes sont invisibles, impalpables; elles n'émettent ni odeur, ni son, ni lumière; elles n'ont rien de matériel; elles ne peuvent en rien troubler la jouissance du droit de propriété d'un propriétaire terrien quelconque. La vieille conception de l'inutilité de l'espace, de son inaptitude à être possédé de façon matérielle et directe n'était donc pas mise en discussion, et le Congrès de Gand

ne fit que ratifier les idées admises jusqu'à ce jour, qui ne gênaient en rien la réglementation de la télégraphie sans fil, qui servaient même le désir des congressistes de faciliter la route au progrès et répondaient aux aspirations de la majorité d'entre eux vers un internationalisme idéal.

Par ailleurs, en 1906, la science aéronautique n'en était encore qu'à sa période des débuts. Seuls de rares Etats possédaient quelques dirigeables; quant aux aviateurs, peu nombreux, ils ne formaient qu'un petit groupe d'expérimentateurs téméraires ; c'était une classe d'individus bien distincte du reste des autres hommes qui les regardaient volontiers comme des aventuriers, presque comme des êtres dangereux. Les machines volantes n'étaient pas entrées dans le domaine courant; elles ne sillonnaient pas l'espace dans des buts divers. Une donnée importante manquait donc aux congressistes de Gand pour solutionner le problème de la condition juridique de l'espace.

Aujourd'hui cette donnée existe; tout propriétaire peut avoir besoin de son espace pour s'y élever à l'aide d'une machine volante; d'autre part, la pleine jouissance de son droit de propriété peut être troublée dans de multiples circonstances par le passage de navires aériens.

Le propriétaire, d'un côté, l'Etat, de l'autre, doivent donc établir nettement leurs droits et les faire respecter.

Aussi, le premier Congrès juridique international pour la réglementation de la locomotion aérienne, tenu à Vérone du 31 mai au 2 juin 1910, n'a pas

hésité à proclamer que : « L'atmosphère qui domine le territoire et la mer territoriale doit être considérée comme une atmosphère territoriale assujettie à la souveraineté de l'Etat ».

C'est la justification éclatante de notre théorie.

DEUXIÈME PARTIE

Réglementation de la Circulation aérienne

Considérations générales sur cette réglementation ; sa nécessité, son efficacité, ses caractères.

A notre époque, nous voyons chaque jour se réaliser ce que, naguère encore, Jules Verne et les romanciers scientifiques osaient à peine rêver.

Par tous les temps, avec le soleil ou la brume, avec le vent, la pluie, la neige, en rase campagne, au-dessus des plaines et des montagnes, au-dessus des forêts et de la mer, au-dessus des villes, des appareils volent à toutes les hauteurs, depuis le ras du sol jusqu'à plusieurs milliers de mètres. Blériot, puis d'autres, traversent les mers; Chavez passe les Alpes; Renaux vient se poser au sommet du Puy-de-Dôme; les flèches des cathédrales servent de pylône

de virage; Bréguet enlève, outre ses appareils et ses provisions, onze passagers et, le lendemain, Sommer en enlève douze; plus de cent kilomètres sont couverts en une heure.

C'est dire qu'aujourd'hui la navigation aérienne, en dirigeable ou en aéroplane, a pu acquérir toutes les qualités qui la rendent pratique. Les services qu'elle peut rendre sont incalculables : elle ne connaît pas d'obstacles matériels insurmontables; elle se rit des distances. La plupart de ses adeptes l'ont mise au service du tourisme; des aviateurs militaires l'ont employée avec grand succès dans l'accomplissement de missions professionnelles; les expériences au cours desquelles des poids considérables ont été enlevés démontrent la possibilité de recourir à l'air pour le transport des marchandises et des passagers. Tout cela fait qu'aujourd'hui la navigation aérienne, déjà très répandue, va, de jour en jour, devenir de plus en plus à la portée de chacun.

De nombreux aérodromes servent d'école quotidienne à des hommes de toutes les classes sociales, à des adolescents, à des femmes. Des usines, qui déjà se font concurrence, vont apporter des perfectionnements aux appareils, tout en abaissant leur prix de vente jusqu'à les rendre accessibles aux bourses moyennes.

Nous allons assister, pour la navigation aérienne, à un phénomène analogue à celui dont nous fûmes témoins, il n'y a que quelques années, à propos de l'automobilisme. Lors de l'apparition des nouvelles voitures, seuls de hardis coureurs s'en servaient

pour faire connaître au public tout ce qu'on pouvait attendre de ces engins. Puis quelques millionnaires se payèrent le luxe d'avoir une automobile. Au passage de ces voitures sur les grandes routes, les paysans regardaient avec un sentiment de stupeur le monstre haletant qui soulevait un nuage de poussière et laissait derrière lui une odeur de pétrole ; dans les villes, les badauds s'attroupaient autour d'une automobile arrêtée ; on se vantait d'avoir vu le nouveau véhicule ; on admirait presque ceux qui avaient eu tout à la fois le courage et la chance de monter dedans. Puis, peu à peu, on s'est familiarisé avec les automobiles ; des perfectionnements y ont été apportés qui ont donné plus de sécurité au nouveau mode de locomotion ; la concurrence s'est établie entre fabricants, ce qui a mis les voitures à la portée de beaucoup de bourses. Et maintenant l'automobilisme est entré profondément dans nos mœurs ; toutes les classes sociales le pratiquent dans des buts divers ; des automobiles de tout prix et de tout modèle sillonnent nos routes et nos rues. Il en sera de même pour l'aviation. Les ballons dirigeables, par suite de la cherté de leur prix de revient, resteront à l'usage seulement de quelques riches ou des services publics. Mais les aéroplanes, à cause de leur emploi relativement facile et de la modicité de leur prix (qui ira en décroissant peu à peu), seront bientôt entre toutes les mains ; dans quelques années, ils rempliront le même rôle que les automobiles, voire même que les bicyclettes ; ils sillonneront l'espace, au sens précis du terme.

Une réglementation s'impose donc. Et l'Etat trou-

vera dans le droit de souveraineté que nous avons démontré lui appartenir le pouvoir nécessaire pour réglementer la circulation aérienne, pour sauvegarder les droits des particuliers et les siens propres, pour protéger les intérêts de la défense nationale.

Chaque Etat devra donc élaborer des lois relatives à la circulation aérienne. Ces textes, tout en conservant un fond commun à toutes les législations, devront néanmoins varier pour chaque Etat, selon l'étendue de son territoire, sa situation internationale, la configuration de son sol, les mœurs des habitants. La Suisse, par exemple, couverte de montagnes très peu cultivées, ne possèdant par ailleurs que peu d'agglomérations urbaines d'assez grande étendue, placée au point de vue international dans l'état de neutralité, n'aura pas besoin d'une réglementation aussi minutieuse que sa voisine la France. Le territoire de cette dernière, en effet, constitué surtout par des plaines, attirera un plus grand nombre d'aviateurs (1); couverte de champs cultivés, d'exploitations industrielles, elle devra protéger minutieusement les droits des propriétaires terriens auxquels le passage des véhicules aériens pourrait porter un préjudice matériel ; ses nombreuses grandes villes devront être mises absolument à l'écart des voies aériennes, pour éviter les accidents graves et nombreux qu'entraînerait la moindre chute d'objets

(1) Il est reconnu que les pilotes évitent, autant que possible, de passer au-dessus des montagnes et des forêts, à cause des remous atmosphériques qu'on rencontre au-dessus d'elles.

ou d'appareils; tenue constamment dans un état de paix armée, elle devra protéger avec un soin jaloux ses ouvrages défensifs contre l'espionnage ou la malveillance. La législation française devra donc être plus complète, plus minutieuse, plus variée que la législation suisse.

Néanmoins, comme les risques à éviter et les intérêts à protéger restent en définitive partout les mêmes, les grandes lignes de la législation aérienne seront les mêmes pour tous les Etats; les législations particulières ne s'excluront pas l'une l'autre. Par ailleurs, l'atmosphère forme naturellement une voie de communication mondiale de tout premier ordre; ce serait méconnaître un des principaux avantages de la navigation aérienne, ce serait causer un grave préjudice aux relations internationales que de dresser des barrières difficilement franchissables au-dessus des frontières de chaque Etat.

On conçoit qu'un Etat, pour nuire à des rivaux ou par chauvinisme étroit, prohibe tout passage de ballons étrangers, sous quelque prétexte que ce soit, dans son atmosphère nationale. Cette prohibition gênerait considérablement la navigation aérienne, en obligeant les appareils à faire un énorme trajet pour contourner l'espace défendu; la science, le commerce, le tourisme éprouveraient un grave préjudice. Le mal serait encore plus considérable si plusieurs Etats ou si tous les Etats réservaient ainsi pour leurs seuls nationaux, à l'exclusion de tout étranger, la circulation supra-territoriale. Mais le premier atteint par la mesure de prohibition sera l'Etat qui l'aura promulguée; il se privera de tous

les avantages matériels et moraux que lui auraient procurés l'arrivée et la sortie d'engins étrangers porteurs de marchandises, de dépêches ou de passagers. D'autre part, par réciprocité, il se verra frappé d'ostracisme, encerclé par les prohibitions des voisins, et ses propres aérostats ne pourront plus sortir de l'air national. Un tel état de choses ne doit exister que momentanément, au cours et à cause de troubles internationaux. En temps normal, il ne faut pas que les Etats se privent du remarquable moyen qu'ils ont de communiquer facilement entre eux, sauf à s'entourer de toutes les précautions désirables. Et pour ce faire, il suffit d'une entente préalable entre les pays, de la conclusion de traités internationaux ; il faut, autrement dit, que la législation aérienne soit marquée au coin d'un internationalisme bien compris.

La perspective d'une réglementation ne doit pas effrayer les pilotes, les constructeurs, tous ceux qui se passionnent pour le nouveau genre de locomotion. Les droits de la majorité des particuliers, ceux, supérieurs encore, des Etats, doivent passer avant ceux des aviateurs. Au surplus, une réglementation, rendue absolument nécessaire par l'intensité de la circulation aérienne, n'apportera pas d'entraves au progrès. Au contraire, en supprimant les abus, en évitant les motifs de discussion, elle rendra service à la cause même de l'aéronautique. Elle restreindra le nombre des accidents ; elle protégera les intérêts des propriétaires et empêchera par là même ceux-ci de se laisser aller à une suspicion bien compréhensible, voire même à la malveil-

lance. Si l'on peut ainsi s'exprimer : elle épurera la circulation aérienne, elle la rendra plus parfaite ; à cause d'elle, les spectateurs, qui resteront encore quelque temps la majorité, ne seront pas des adversaires ni même des craintifs, mais bien plutôt des admirateurs tout gagnés à la cause de l'aérostation, qui ne les menacera ni dans leurs personnes ni dans leurs biens.

Qu'on ne s'élève pas non plus contre toute idée de réglementation en alléguant l'impossibilité matérielle de faire respecter les prescriptions édictées et de punir ceux qui les auront transgressées. Ce serait reprendre, sous une autre forme, une objection faite par M. Fauchille à la théorie du droit de souveraineté de l'Etat. C'est à dessein que, pour éviter des redites, nous n'avons pas discuté cette objection à la suite de l'étude du droit de souveraineté ; nous avons préféré la réserver pour l'examiner maintenant. Toute la thèse soutenue par M. Fauchille, en 1901, peut se résumer en la maxime suivante : *Terræ potestas finitur ubi finitur armorum vis.* La souveraineté n'existe que là où elle peut réellement se faire respecter ; le canon est à la fois le principe et la mesure de la souveraineté (1). « La souveraineté sur l'air n'existerait et ne subsisterait au profit d'un Etat qu'autant que celui-ci aurait vraiment à sa disposition les moyens d'imposer son empire. Par suite, il ne saurait s'agir pour un Etat d'être souverain de l'air qui l'environne s'il n'a point de batte-

(1) *Revue générale de droit international public*, année 1901, p. 417.

ries sur son sol et, s'il en possède, il ne sera souverain de l'air ambiant que si les batteries sont à moins d'une portée de canon les unes des autres : autrement des portions de l'espace échapperaient à sa domination... Les Etats seraient maîtres des airs jusqu'à l'extrême limite du tir de leur artillerie : au delà, ils seraient sans pouvoir. » D'autre part, M. Fauchille dénie toute efficacité à l'artillerie installée à bord de ballons; il ne reconnaît pas non plus aux Etats la possibilité matérielle d'avoir une flotte aérienne capable de faire la police de l'espace. Et il arrive à la bizarre conclusion que voici : « Ainsi la souveraineté d'un Etat disparaîtra dès qu'il aura perdu ou abandonné le moyen d'imposer sa souveraineté. Il s'ensuivra que, cette souveraineté évanouie, un autre Etat pourra aussitôt exercer la sienne pour ne la conserver à son tour que quelques instants. On verra alors, sur la même portion de l'air, se succéder à l'infini une quantité de souverainetés différentes ! Dans ces conditions, comment la pratique se reconnaîtra-t-elle sur la carte des airs? Comment les Etats sauront-ils d'une manière précise jusqu'où s'étend leur puissance respective? Des conflits incessants seront à redouter. »

En établissant, précédemment, la base juridique de la souveraineté de l'Etat sur l'air, base qui n'est autre que le droit de propriété des nationaux, nous avons, par là même, réfuté la conclusion de M. Fauchille : il n'y aura pas de succession de souverainetés éphémères d'Etats différents, parce que chaque champ particulier de souveraineté sera nettement délimité par les frontières terrestres;

chaque Etat n'est souverain que de l'espace surmontant son territoire national et il est souverain de cet espace uniquement parce qu'il est souverain du territoire.

Ainsi justifiée en droit, la souveraineté de l'Etat sur l'air l'est aussi en fait : une réglementation aérienne nationale peut être observée et sanctionnée. Aussi bien, sur ce point particulier, M. Fauchille et ses partisans seraient mal venus de se montrer trop exigeants et de prétendre à quelque chose d'absolu. Ils ne discutent pas le droit de souveraineté de l'Etat sur le territoire de la métropole, et pourtant les forts d'arrêt échelonnés le long des frontières ne constituent pas une barrière parfaite ; à certains endroits, des étrangers pourraient passer et venir sur le territoire national en se riant du canon, « principe et mesure de la souveraineté ». Par ailleurs, les batteries de tout modèle et de tout calibre réparties à l'intérieur d'un Etat ne sont pas disposées de telle façon qu'elles tiennent sous la menace de leur tir la surface entière du pays. Dans un autre ordre d'idées, bien des faits qui se passent sur le territoire national échappent à la surveillance de la police et de la gendarmerie ; un grand nombre de délits restent impunis, beaucoup d'autres demeurent tout à fait inconnus ; pourtant, nul ne songe à se baser sur cette inefficacité de la souveraineté pour nier l'existence de cette dernière. M Fauchille admet bien certainement le droit de l'Etat sur la mer territoriale, jusqu'à une certaine distance des côtes, et pourtant, des pièces de canon ne sont pas disposées tout le long du littoral de telle façon que

tous les points de cette mer soient efficacement battus. Toutes ces imperfections dont nous venons de reconnaître l'existence sur le territoire de la métropole se rencontrent à un degré bien plus élevé encore quand il s'agit des territoires coloniaux Pourquoi se montrer plus exigeant pour l'air que pour la terre et la mer ?

Du reste, et toutes proportions gardées, la souveraineté d'un Etat peut s'exercer de façon matérielle aussi bien dans l'air que sur terre. Quand, en 1901, M. Fauchille élaborait sa théorie sur la condition juridique de l'air, il tablait sur le manque de direction des machines volantes. Il n'en est plus de même aujourd'hui ; la marche des ballons dans l'air est chose aussi aisée que celle d'une voiture sur terre ; il existe aussi des aéroplanes qui peuvent s'élever de n'importe où, aborder partout, monter vite et bien à de grandes hauteurs, se diriger avec une sûreté parfaite. Tous ces appareils volants peuvent être munis d'engins militaires, tels que fusils, mitrailleuses, bombes, grenades ou même pièces de canon. Dès lors, une surveillance efficace peut être exercée sur l'air. Un peu plus loin, en étudiant les détails de la réglementation, nous examinerons cette question. Qu'il nous suffise donc, pour l'instant, de faire les deux constatations suivantes : un appareil aérien, quel qu'il soit, ne peut passer inaperçu ; d'autres appareils, toujours prêts à prendre leur vol, disséminés en des endroits convenablement choisis sur le territoire — notamment le long des frontières — pourront exercer une surveillance réelle et efficace.

Une réglementation ne se bornera pas, par conséquent, à être théorique, et la souveraineté de l'Etat sur l'air pourra s'affirmer et se faire respecter.

ESSAI DE RÉGLEMENTATION

Pleinement compétent à cause de son droit de souveraineté, contraint d'autre part, par le fait même de sa situation, de se défendre contre les rivaux de l'extérieur et de se prémunir contre toute perturbation intérieure, l'Etat doit prendre au sujet de la navigation aérienne des mesures réglementaires à caractère tout à la fois national et international ; nous l'avons démontré.

Le détail complet de cette réglementation, qui exige des connaissances techniques et administratives approfondies, échappe à notre compétence; notre but n'est donc que de tracer les lignes générales, c'est-à-dire d'envisager la question au seul point de vue juridique.

Pour donner à notre étude une base de discussion et une direction logique dans le développement des idées, nous allons rapporter tout au long des projets de réglementation, élaborés l'un par M. Fauchille, l'autre par M. von Bar, et déposés tous deux, au cours de l'année 1910, sur le bureau de l'Institut de

droit international de Paris. Jusqu'à présent, ces projets n'ont même pas encore été discutés (1).

PROJET DE CONVENTION

sur le Régime juridique des Aérostats en temps de paix

par M. Paul Fauchille

CHAPITRE PREMIER

Des aérostats.

« Article premier. — Les aérostats sont publics ou privés. Les aérostats publics sont militaires ou civils.

» Art. 2. — Tout aérostat doit avoir une nationalité. La nationalité des aérostats publics est celle de l'Etat au service duquel ils sont affectés. Celle des aérostats privés est déterminée par celle de leur propriétaire.

» Art. 3. — Tout aérostat doit être immatriculé sur une liste dressée par l'autorité publique de l'Etat dont il dépend ou du pays où réside son propriétaire. L'mmatriculation indiquera le nom et l'espèce de l'aérostat, le nom et l'adresse de son propriétaire. La législation de chaque Etat fixe les lieux où

---

(1) Les 3 et 4 juin 1911, à Paris, a eu lieu le Congrès juridique international de l'aviation. Ce Congrès a adopté un règlement qui, en dix-sept articles, reproduit tous les points essentiels du projet de M. Fauchille. Nous reproduisons ce règlement à la fin de notre thèse.

les immatriculations doivent être faites et l'autorité qui en est chargée. Les différents Etats échangeront entre eux les listes des aérostats inscrits.

» Art. 4. — Chaque aérostat doit avoir, rivée à sa nacelle, une plaque d'identité mentionnant le nom et la résidence du propriétaire, le nom du constructeur et le numéro de fabrication. Il portera, d'autre part, de façon apparente sur son enveloppe : 1° une lettre correspondant au pays où il a été inscrit; 2° une lettre correspondant à la circonscription où il a été immatriculé; 3° un chiffre reproduisant le numéro d'inscription sur la liste.

» Si un aérostat n'a pas la nationalité du pays où il a été inscrit, il portera en outre la lettre du pays de sa nationalité. Le pavillon national indiquera le caractère public des aérostats.

CHAPITRE II

De la circulation des aérostats.

» Art. 5. — Pour être admis à circuler, tout aérostat privé doit avoir une permission de circulation indiquant sa nationalité et les dispositions essentielles de l'appareil. Dans chaque Etat, un règlement intérieur déterminera les conditions auxquelles seront délivrés, après un essai de navigabilité, les permis de circulation aérienne. Le permis délivré dans un des Etats contractants sera valable dans les autres Etats. A toute époque, le service compétent

aura le droit de visiter les aérostats admis à circuler. Le permis de circulation sera retiré aux aérostats qui ne rempliront plus les conditions requises pour naviguer.

» Art. 6. — Tout pilote d'un aérostat privé doit être muni d'un certificat délivré, après examen, par une autorité compétente. Il y aura des certificats particuliers pour les ballons libres, pour les ballons dirigeables et pour les appareils d'aviation. Le certificat délivré pour une catégorie d'aérostats ne peut servir pour la conduite d'un appareil appartenant à une autre catégorie. Les différents certificats peuvent être délivrés à un même pilote.

» Les conditions exigées pour obtenir le certificat de capacité doivent être au moins les suivantes : 1° être âgé de plus de dix-huit ans; 2° avoir une bonne vue; 3° n'avoir pas été condamné à des peines criminelles ou correctionnelles. Les certificats délivrés dans un des pays contractants ont effet dans les autres pays. Un étranger peut, comme un national, obtenir le certificat de capacité.

» Art. 7. — La circulation aérienne est libre. Néanmoins, les Etats sous-jacents gardent les droits nécessaires à leur conservation, c'est-à-dire à leur propre sécurité et à celle des personnes et des biens de leurs habitants.

» Art. 8. — Pour sauvegarder leur droit de conservation, les Etats peuvent fermer à la circulation certaines régions de l'atmosphère. Ils ont notamment le droit d'interdire la navigation au-dessus et aux alentours des ouvrages fortifiés. Les parties du terri-

toire au-dessus desquelles il est défendu de circuler seront déterminées par des marques visibles pour les aéronautes.

» Art. 9. — La circulation des aérostats est entièrement libre au-dessus de la pleine mer et des territoires sans maître.

» Art 10. — Les aérostats militaires et de police ne peuvent franchir la frontière de leur pays qu'avec l'autorisation de l'Etat au-dessus duquel ils veulent circuler ou dans lequel ils se proposent d'atterrir.

» Art. 11. — Dans la circulation internationale, il est interdit de transporter à bord des aérostats privés, des explosifs, des armes et des munitions de guerre. La même interdiction s'applique en principe aux appareils de photographie et de radiotélégraphie; cette interdiction peut être levée par les administrations des territoires au-dessus desquels circulent les aérostats.

» Art. 12. — Est de même interdit aux aérostats le transport de marchandises prohibées ou soumises à un monopole, ou même de marchandises comportant l'application de droits de douane élevés sous un faible volume et qui devront être déterminées limitativement.

» Art. 13. — Les actes passés à bord des aérostats publics et privés tombent sous la compétence des tribunaux de l'Etat auquel appartiennent les aérostats et sont jugés selon les lois de cet Etat. Toutefois, les actes portant atteinte au droit de conservation de l'Etat sous-jacent ou qui causent un dommage à

son territoire ainsi qu'aux biens ou aux personnes de ses habitants doivent être jugés par les tribunaux et selon les lois de l'Etat territorial.

» ART. 14. — En cas d'abordage survenu entre des aérostats dans une partie quelconque de l'atmosphère, les tribunaux et les lois compétents pour apprécier et régler les responsabilités sont ceux du pays de ces aérostats. Lorsque les deux aérostats sont de nationalités différentes, on suivra pour décider laquelle des deux législations nationales est applicable les mêmes règles qu'en cas d'abordage de deux navires étrangers en pleine mer.

» ART. 15. — Un règlement international annexé à la présente convention, qui entrera en application en même temps qu'elle et demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'il ait été modifié d'un commun accord, déterminera les prescriptions particulières en vue de prévenir les collisions et de faciliter les communications entre les aérostats. On s'inspirera pour établir ces prescriptions de la pratique suivie pour la navigation maritime.

CHAPITRE III

Du départ et de l'atterrissage des aérostats.

» ART. 16. — Tout aérostat privé doit avoir à bord et présenter à toute réquisition : 1° le permis de circulation; 2° le certificat de capacité du pilote; 3° s'il transporte des marchandises, un manifeste établi dans les conditions prévues à l'article suivant;

4° un livre de bord où seront inscrits les noms du pilote et des hommes d'équipage, les noms, professions et domiciles des voyageurs, ainsi que les événements intéressants du voyage. Le livre de bord est seul exigé des aérostats publics.

» Art. 17. — Nulle formalité n'est imposée aux aérostats qui quittent le territoire sans marchandises. Au contraire, les aérostats chargés de marchandises doivent se munir d'un manifeste établi au lieu de leur chargement et visé par l'autorité fiscale compétente. La police et les agents du fisc auront, dans tous les cas, la faculté de visiter les aérostats au départ.

» Art. 18. — Tout aérostat qui veut atterrir indiquera son intention par un signal spécial déterminé au règlement annexé à la convention.

» Art. 19. — Chaque Etat peut interdire l'atterrissage des aérostats dans certaines parties de son territoire, déterminées par des marques visibles pour les aéronautes. Les aérostats transportant des marchandises ne peuvent atterrir qu'en des points désignés.

» Art. 20. — Les Etats ont le droit de défendre l'atterrissage sur leur territoire des aérostats venant d'un pays contaminé, dans les mêmes conditions qu'en ce qui concerne les véhicules terrestres et les navires.

» Art. 21. — Aussitôt après l'atterrissage d'un aérostat, le pilote doit en donner avis aux autorités de la localité la plus voisine. Celles-ci, après vérifi-

cation de l'identité de l'aérostat, l'examen du chargement et l'accomplissement des formalités prescrites par les lois fiscales, apposeront leur visa sur le livre de bord. L'aérostat porteur de marchandises devra présenter son manifeste. Le personnel du bord doit se conformer aux dispositions de la législation douanière du pays d'atterrissage.

» ART. 22. — Les aérostats atterrissant en pays étranger et destinés à être réexportés bénéficieront, ainsi que leur équipement, du régime de l'acquit-à-caution ou de la consignation des droits.

» ART. 23. — Les aérostats et leurs divers agrès sont, dans le pays dont ils dépendent, par le service de la douane et au besoin des contributions indirectes, munis, suivant la nature des objets, d'un timbre à l'encre indélébile ou d'un plomb d'identité ; et ainsi estampillés et plombés ils seront, au retour dans leur pays d'origine, réadmis en franchise. Les objets non marqués seront seuls soumis à l'acquittement des droits de douane.

» ART. 24. — Les aérostats publics en pays étranger ont droit au privilège de l'exterritorialité.

» ART. 25. — Les autorités des Etats contractants doivent en cas d'atterrissage ou de détresse d'un aérostat lui prêter aide et protection ; elles doivent instruire la population des mesures nécessaires en pareil cas.

» ART. 26. — Celui qui trouve à terre ou en mer une épave aérienne doit en faire la déclaration à l'autorité municipale de la localité voisine ou du premier port où il abordera dans les vingt-quatre

heures de l'invention ou de l'entrée au port. L'épave, si elle peut être identifiée, sera restituée à son propriétaire qui remboursera ses frais au sauveteur et lui paiera une rémunération de 5 pour 100 de la valeur de l'épave. Au cas contraire, elle restera entre les mains de l'autorité. La législation intérieure de chaque Etat détermine le délai pendant lequel le propriétaire de l'épave peut utilement la réclamer.

» ART. 27. — Sur la demande des intéressés, l'assistance d'un aéronaute dans les airs, à terre ou en mer, doit lui être fournie dans la mesure du possible. L'assistant devra recevoir le remboursement de ses dépenses et une rémunération convenable. »

PROJET DE M. VON BAR

« ARTICLE PREMIER. — § 1er. — Les aérostats affectés au transport de personnes ou de marchandises doivent être inscrits dans des registres officiels.

» § 2. — L'aérostat inscrit dans le registre officiel d'un Etat est réputé navire aérien national dudit Etat.

» § 3. — Ne seront inscrits dans les registres d'un Etat que les aérostats dont les propriétaires sont nationaux, ou des sociétés ayant leur siège dans cet Etat. Sont de même nationaux les aérostats appartenant à des propriétaires qui sont sujets de l'Etat.

» § 4. — Chaque aérostat portera une enseigne et un pavillon indiquant la nationalité et le port d'attache. Il portera de même un numéro et un nom spécial.

» § 5. — Le conducteur n'aura pas (sauf quelques exceptions déterminées par la loi) une nationalité différente de celle de l'aérostat ; il devra passer un examen et sera muni de papiers de légitimation.

» ART. 2. — L'ascension d'un aérostat non inscrit et sans conducteur qualifié conformément au paragraphe 5 de l'article 1er, ne sera tolérée nulle part.

» ART. 3. — Les aérostats dûment inscrits dans les registres officiels d'un Etat qui sera signataire de la convention internationale mentionnée ci-après, peuvent circuler librement partout et se servir des stations établies dans chaque Etat signataire pour l'atterrissement et l'ascension des aérostats. Ils doivent toutefois observer les lois de police édictées par les conventions internationales ou par l'Etat dans le territoire duquel se fait l'ascension ou la descente. Ces dernières lois n'entraveront pas le parcours à une hauteur de 1,500 mètres, excepté dans les environs de forteresses dont l'entrée pourra être défendue.

» ART. 4. — § 1er. — Les aérostats sont réputés faire partie du territoire de l'Etat dans le registre duquel ils sont inscrits, aussi longtemps qu'ils se trouvent dans les airs, sans contact avec le sol, et à quelque proximité qu'ils soient de celui-ci.

» § 2. — Toutefois, en ce qui concerne les dommages et lésions causés soit par un aérostat même, soit par les personnes à bord, à des objets ou à des personnes qui ne se trouvent pas à bord, ni à bord d'un aérostat de la même nationalité, la loi territoriale sera appliquée tant pour la responsabilité pénale que pour les actions en dommages-intérêts.

» § 3. — Lorsqu'il est impossible de constater avec une certitude suffisante si, lors de l'événement donnant naissance à une action pénale ou à une action civile, l'aérostat se trouvait dans la zone enveloppant le territoire d'un autre Etat, on appliquera la loi nationale de l'aérostat.

» Art. 5. — Les aérostats affectés au service des gouvernements porteront des marques qui les feront connaître comme aérostats publics de tel ou tel Etat. Ils jouiront du privilège d'exterritorialité Mais ils observeront les lois des Etats dont ils franchissent les frontières et sur les mers territoriales au-dessus desquelles ils passent.

» Art. 6. — § 1er. — Les ballons captifs ne seront pas inscrits dans des registres officiels. Ils ne seront pas installés à moins de 1,500 mètres des frontières des Etats voisins.

» § 2. — Si, par hasard, ils s'échappent, les personnes se trouvant à bord seront traitées selon les règles concernant les aérostats. »

Ces deux projets de règlement mettent en application les mêmes principes; ils ne s'excluent pas l'un

l'autre, bien au contraire ; il n'y a donc pas lieu de dresser entre eux une sorte de parallélisme pour les discuter en les opposant mutuellement. Le seul reproche que l'on puisse adresser au projet de M von Bar, c'est d'être trop concis ; celui de M. Fauchille, plus complet, envisage beaucoup plus de questions et solutionne presque tous les problèmes juridiques qui se rattachent à la navigation aérienne. Toutes nos préférences vont donc au règlement élaboré par M. Fauchille, et nous en adoptons presque toutes les propositions. Sans discussion, nous nous rangeons notamment aux solutions proposées pour : la distinction entre aérostats publics et privés, l'immatriculation et les garanties exigées, les moyens de reconnaissance et de signalement, la tenue des papiers de bord, le contrôle administratif et douanier, la prohibition de transporter des explosifs, la compétence des tribunaux de droit commun, la réglementation concernant les cas de détresse et la rencontre d'épaves.

Nous relevons deux idées émises par M. Fauchille, dont il a restreint la mise en application à des cas rares et bien définis. Ces idées nous paraissent excellentes, et, au cours des discussions qui vont suivre, nous proposerons d'en étendre le champ d'application. La première de ces idées est la suivante : pour éviter l'espionnage, on interdit aux appareils volants certaines régions avoisinant les places fortes et les endroits que la défense nationale a intérêt à cacher aux regards des étrangers ou des espions. Et la seconde : pour des nécessités douanières, les marchandises transportées par des

véhicules aériens ne pourront être débarquées qu'en des lieux désignés, des sortes de gares aériennes. Puisqu'il défend le passage en certains endroits et qu'il le commande, au contraire, dans d'autres, M. Fauchille conçoit donc une sorte de drainage de la circulation aérienne. Un peu plus loin, nous reprendrons ce principe, pour le développer et le mettre au service de la théorie que nous émettrons au sujet de la navigation aérienne.

Dans le projet de M. von Bar, il y a une phrase, contenue dans l'article 3, que nous refusons nettement d'admettre ; c'est celle-ci : « Ces dernières lois (lois de police) n'entraveront pas le parcours à une hauteur de plus de 1,500 mètres, excepté dans les environs des forteresses dont l'entrée pourra être défendue. » Précédemment, nous nous sommes à plusieurs reprises élevé contre le partage de l'espace en couches horizontales superposées et dotées chacune d'un régime juridique différent ; nous avons montré que toute la colonne d'air forme un tout homogène ; nous avons, enfin, prouvé les droits des particuliers et de l'Etat sur l'espace qui surmonte les propriétés privées et le territoire national Tout cela nous fait rejeter le principe de la complète liberté de l'air au-dessus d'une hauteur de 1,500 mètres.

Nous n'osons pas être aussi affirmatif à l'encontre de M. Fauchille et nous élever nettement contre l'article 7 de son projet. Cet article 7, formulé ainsi : « La circulation aérienne est libre. Néanmoins les Etats sous-jacents gardent les droits nécessaires à leur conservation, c'est-à-dire à leur propre

sécurité et à celle des personnes et des biens de leurs habitants », ressemble beaucoup à l'article 1er du régime international de la télégraphie sans fil que le même juriste fit adopter par le Congrès de Gand, et ainsi conçu : « L'air est libre ; les Etats n'ont sur lui, en temps de paix et en temps de guerre, que les droits nécessaires à leur conservation ». Ainsi que nous l'avons longuement expliqué, nous rejetons le principe de la liberté de l'air. Mais, entre 1906 et 1910, les idées de M. Fauchille semblent avoir évolué. En 1906, c'est un principe qu'il énonce : « L'air est libre » ; en 1910, ce n'est plus un principe général et directeur qu'il émet : « La circulation aérienne est libre » ; on ne peut même pas dire que c'est l'application d'un principe, car cette phrase peut être la résultante de plusieurs principes combinés et tempérés par diverses considérations. Cette dernière hypothèse se trouve fortifiée par la comparaison entre la dernière partie de chacun des deux articles cités ; en 1906, on ne trouve qu'une vague mention du droit de conservation des Etats ; en 1910, on est en présence non seulement d'une allusion directe à la sécurité des Etats, mais encore à la protection des personnes et des biens des particuliers. C'est élargir singulièrement l'idée de conservation de l'Etat que d'envisager la protection des personnes et des biens des particuliers, menacés de mille manières par la circulation aérienne et que seule une réglementation restrictive et minutieuse peut, à peu près, mettre à l'abri des risques. Il y a là une grave atteinte portée au principe de la liberté de l'air, presque une recon-

naissance tacite de l'incompatibilité totale qui existe entre cette liberté et la protection des individus. Et tout le reste du règlement de 1910 est à ce point restrictif qu'on est en droit de se demander si M Fauchille est encore aujourd'hui partisan de la complète liberté de l'air, comme il l'était au Congrès de Gand.

Aussi bien, c'est pour un autre motif que nous ne combattons pas cet article 7 : tel qu'il est, sa rédaction ne va pas à l'encontre de la théorie du droit de souveraineté des Etats. L'idée fondamentale qui a présidé à l'élaboration du projet de M. Fauchille est que la réglementation doit être internationale ; c'est la reconnaissance implicite d'accords internationaux préalables ; l'auteur fait même, dans l'article 25, allusion directe aux « Etats contractants. » Les divers pays, trouvant des avantages considérables aux relations aériennes, passent entre eux des traités concernant ces relations. Tout naturellement, la première chose que tous doivent admettre, c'est le droit réciproque pour les nationaux de tous les pays de voler au-dessus des territoires des autres nations et d'atterrir sur ces territoires ; autrement dit, c'est « la liberté de la circulation aérienne », sauf exceptions nettement prévues. Mais en reconnaissant cette liberté, premier résultat des contrats passés entre eux, les Etats n'abdiquent pas leur droit de souveraineté ; au contraire, ils font acte de souverains en rédigeant des traités internationaux relatifs à la circulation aérienne, et ils affirment leur droit sur l'espace national, puisque cet espace est l'objet et la cause des traités. L'air n'est pas

reconnu libre par essence; sa liberté, relative, est toute contractuelle et résulte d'accords entre parties.

Pour des motifs autres, peut-être, que ceux qui ont présidé à sa rédaction, nous acceptons l'article 7 de M. Fauchille, parce que cette rédaction ne détonne pas au milieu de notre théorie.

Avec MM. Fauchille et von Bar, nous reconnaissons, en cas de lésions causées par les aérostats ou leurs équipages, la compétence des tribunaux de l'Etat dans l'atmosphère nationale duquel se trouvaient les appareils au moment où l'acte préjudiciable a été commis. Mais nous allons plus loin qu'eux dans cette voie; nous n'assimilons pas, comme ils le font, l'air à la mer; pour nous, l'air n'est pas libre, il fait partie du territoire national. Aussi nous admettons la fiction d'exterritorialité uniquement en faveur des aréostats publics qui sont entrés dans l'atmosphère d'un Etat qui n'est pas le leur. Quant aux appareils privés, ils seront soumis aux règles applicables aux navires de commerce stationnant dans une mer territoriale, et non pas aux règles applicables à ces mêmes navires quand ils se trouvent dans la haute mer.

Pour faciliter la discussion et présenter de façon rationnelle certains points qui, nous semble-t-il, n'ont pas été traités par MM. Fauchille et von Bar avec toute l'ampleur qu'ils comportent, nous allons étudier quelques cas, qui sont des cas types, autour desquels on peut résumer toute l'étude de la réglementation aérienne :

Protection sanitaire. — Des aérostats ayant leur port d'attache dans une région où sévit une épidémie, ou bien ayant fait une simple escale dans un lieu contaminé, sont susceptibles de propager au loin une maladie contagieuse. En effet, des miasmes, des microbes peuvent être restés attachés aux diverses parties de l'appareil ; il est aussi possible que les passagers aient contracté les germes de la maladie, qui se développent peu à peu à leur insu, pour éclater quelque temps après. Il importe donc de prendre des mesures de préservation.

Le foyer d'infection peut exister à l'intérieur ou à l'extérieur des frontières. Dans le premier cas, le gouvernement aura toute facilité pour interdire l'envolée d'aérostats provenant de la région infectée ; tout départ étant formellement prohibé, aucune mesure de surveillance ne sera nécessaire dans les régions voisines. Le seul cas à envisager est donc le suivant : un foyer d'épidémie existe à l'étranger ; on n'est pas sûr que les autorités locales aient pris toutes les mesures nécessaires ; des aérostats provenant de cette région peuvent traverser l'espace national ou atterrir sur le territoire.

La prohibition de tout atterrissage, proposée par M. Fauchille dans l'article 20 de son projet de règlement, ne serait pas une mesure préservatrice suffisante, car le simple passage en l'air peut être une cause de contamination. En effet, au cours du vol, si un objet quelconque vient à tomber du bord du véhicule aérien contaminé et que la malchance veuille qu'à cet objet adhèrent précisément des microbes, la contagion peut se produire au détri-

ment des terriens qui ramasseraient l'objet. D'autre part, un accident au moteur ou à une partie essentielle de l'appareil est toujours possible; en ce cas, un atterrissage imprévu devient nécessaire, et c'est encore un foyer de contagion qui survient sur le sol national.

Le seul moyen vraiment efficace est la prohibition formelle à tout appareil provenant du pays contaminé de passer au-dessus des frontières nationales, exception faite de certains aérostats publics, affectés à des services internationaux importants, et dont le départ a été entouré de toutes les précautions utiles et officiellement constatées.

Qu'on ne s'élève pas contre une telle mesure, en alléguant sa trop grande rigueur. Elle n'est guère plus rigoureuse que celle qui consiste à mettre en une quarantaine sévère les personnes arrivant par mer ou par chemins de fer de régions contaminées. Elle est analogue à celle qu'on employait récemment en Mandchourie, où des cordons militaires empêchaient, sous peine de mort, toute personne de sortir d'une localité où sévissait la peste. Au surplus, les aéronautes et aviateurs doivent connaître la législation réglant leur sport favori; s'ils ne veulent pas se voir appliquer une mesure rigoureuse, ils n'ont qu'à ne pas s'y exposer, c'est-à-dire, dans le cas présent, à ne pas chercher à franchir une frontière dont le passage leur est interdit.

La difficulté consiste à faire respecter la défense de façon absolument stricte : le passage d'un seul aérostat peut entraîner les pires conséquences.

Un ballon dirigeable présente une telle surface

que de loin son approche est facilement signalée, ce qui permettra à des appareils, échelonnés le long de la frontière dans des postes d'observation, de prendre l'air assez à temps pour aller rappeler la défense au pilote et même, le cas échéant, la faire respecter au moyen de mesures de rigueur. Mais les dimensions restreintes des aéroplanes, et les vitesses énormes dont ces appareils sont capables, nécessiteraient l'organisation de postes d'observation très rapprochés les uns des autres, par conséquent très nombreux, ce qui entraînerait de grandes difficultés matérielles et de grosses dépenses. Par ailleurs, la vitesse des aéroplanes rendrait toute observation très difficile, pour ne pas dire totalement impossible : on ne pourrait pas discerner la couleur ou la forme des signaux arborés et indiquant la qualité et la provenance des appareils. Pour être sûr de ne pas laisser passer un engin contaminé, il faudrait arrêter tous les aéroplanes au-dessus des frontières; à cause de la grande étendue des frontières, cette mesure rencontrerait dans la pratique de telles difficultés qu'on ne saurait raisonnablement la proposer.

C'est ici que nous reprenons pour notre compte l'idée de drainage de la circulation aérienne amorcée par M. Fauchille. La surveillance sera plus facile, moins coûteuse, bien plus efficace, si elle s'exerce seulement en un petit nombre d'endroits. Il faut donc réduire le nombre des points d'entrée des aérostats étrangers dans l'atmosphère nationale. Pour ce faire, deux mesures suffisent, qui se complètent l'une l'autre : prohibition formelle à tout aérostat, en tout temps et en toute occasion, de

passer au-dessus des frontières, en un endroit quelconque, hormis en certains passages spécialement affectés; établissement de ces passages, nettement indiqués, avec postes parfaitement aménagés pour une surveillance minutieuse et effective (1). Actuellement, les postes de douaniers établis sur les routes et dans les gares inspectent chaque voyageur, chaque colis. Pourquoi des mesures analogues ne seraient-elles pas prises à l'égard de ce qui se trouve à bord des machines volantes? Pourquoi les voyageurs de l'air seraient privilégiés par rapport aux voyageurs de terre? Les égards dus à ces derniers, leurs droits ne sont pas inférieurs à ceux des premiers; d'autre part, les droits de l'Etat sont absolument les mêmes vis-à-vis des deux catégories; les mêmes règles doivent donc leur être appliquées. En matière de police sanitaire notamment, les appareils provenant d'une région contaminée devront rebrousser chemin ou, si des intérêts sérieux nécessitent leur entrée dans l'atmosphère nationale, ils subiront une quarantaine dans un lieu spécialement affecté.

Protection douanière. — L'article 12 du projet de M. Fauchille « interdit aux aérostats le transport de marchandises prohibées ou soumises à un monopole, ou même de marchandises comportant l'application de droits de douane élevés sous un faible volume et qui devront être déterminées limitativement »; et l'article 19 stipule que « les aérostats transportant

(1) Quand nous étudierons la question des routes aériennes, nous reparlerons plus longuement de la surveillance des frontières.

des marchandises ne peuvent atterrir qu'en des points désignés ».

A première vue, ces prescriptions paraissent suffisantes et capables d'empêcher toute fraude. Pourtant, il suffit d'envisager quelques hypothèses, parfaitement réalisables, pour se convaincre que le système préconisé par M. Fauchille ne pare pas à toutes les éventualités ; tout en le conservant, il convient de le compléter par d'autres mesures.

La contrebande en aéronef est chose extrêmement facile. Soit qu'on transporte, à l'intérieur, d'un point à un autre du territoire national « des marchandises prohibées ou soumises à un monopole », soit qu'on fasse passer la frontière à des « matières comportant l'application de droits de douane élevés sous un faible volume », il est aisé de dissimuler ces marchandises dans une partie de l'appareil ; si on laisse les véhicules aériens libres de circuler où bon leur semble, il faudra une flotte policière aérienne très nombreuse pour visiter tous les aérostats ; si nombreuse que soit cette flotte, si minutieuses que soient les recherches des préposés, de multiples délits se commettront journellement. D'autre part, des aérostats porteurs de marchandises cachées et mises sous un petit volume pourront toujours ne pas atterrir aux points spécialement désignés. De récentes expériences ont démontré la possibilité de jeter des objets, même d'une grande hauteur, exactement dans un espace délimité. Les contrebandiers, qu'ils viennent de l'extérieur ou d'un point quelconque du territoire, pourront facilement jeter, sans même ralentir leur allure, des marchandises en un endroit

désert, où des complices recueillent les objets lancés.

Pour que la surveillance soit plus facile, à l'intérieur, il ne faut pas laisser, en règle générale, les touristes aériens voguer partout; il faut canaliser la circulation aérienne, il faut créer de véritables routes de l'air en dehors desquelles la circulation sera interdite. La surveillance étant ainsi très limitée, sera beaucoup plus efficace ; les contrebandiers, se sentant bien plus exposés à une inspection imprévue, complètement empêchés par ailleurs d'aller jeter des marchandises en un endroit désert désigné à l'avance, se feront bien plus rares.

Aux frontières, l'organisation que nous avons proposée pour la protection sanitaire doit s'appliquer à la protection douanière : la défense de traverser la frontière en dehors des passages déterminés, l'organisation de postes de surveillance placés en ces passages, rendront toute contrebande très difficile, et permettront la perception facile des droits de douane et des droits de circulation.

Protection contre l'espionnage. — Tant que les ballons ne pouvaient être dirigés, l'espionnage aérien, bien que difficile, était pourtant chose faisable. Soit qu'il parte de l'étranger, soit qu'il quitte un point quelconque du territoire national, un ballon ordinaire peut prendre l'air autant de fois qu'il le faut pour que, finalement, il trouve un courant qui l'entraîne dans la direction voulue et le fasse passer à proximité d'un ouvrage militaire dont l'entrée est interdite.

Mais, actuellement, si l'on n'y mettait bon ordre, l'espionnage à l'aide de dirigeables et surtout à l'aide d'aéroplanes serait très fréquent.

Un premier moyen d'espionnage facile consiste à circuler en aéroplane, à plusieurs reprises, mais à quelques jours d'intervalle pour ne pas éveiller l'attention, au-dessus de l'ouvrage fortifié dont on veut connaître l'intérieur. Pour un spécialiste, quelques passages suffiront pour lui faire comprendre l'agencement intérieur de la forteresse, et pour lui en graver les détails dans la mémoire.

Un second système, plus compliqué, mais qui donne des résultats bien plus appréciables et bien plus précis, met la photographie au service de l'espionnage. Depuis plus de vingt ans, des études spéciales et des expériences nombreuses ont amené la science photographique à un tel degré de perfection, que l'on peut depuis la nacelle d'un appareil volant prendre des images très réussies d'objets situés sur le sol, alors que l'opérateur se trouve à des hauteurs supérieures à 2,000 mètres. Un seul passage au-dessus d'une forteresse suffit pour que l'on prenne une image parfaitement exacte. C'est là un réel danger pour la défense nationale, dont les secrets importants pourraient être ainsi dévoilés au bénéfice de puissances étrangères.

La mesure de protection qui consisterait à interdire, aux alentours des forteresses, le passage des aérostats à moins d'une certaine hauteur ne serait pas efficace. En effet, aux environs de 2,000 mètres, des appareils perfectionnés permettent à un observateur de voir très nettement ce qui se passe au-

dessous de lui, comme aussi à un photographe de prendre des clichés suffisamment nets pour qu'un agrandissement donne de la forteresse une reproduction très exacte et très détaillée. Or, à 2,000 mètres, un monoplan de petite dimension ne sera guère visible ; s'il arrive à une grande vitesse, il pourra facilement demeurer inaperçu, il ralentira l'instant nécessaire pour prendre un cliché, puis il repartira plus vite, sans qu'on ait eu le temps de prendre contre lui des dispositions de poursuite.

Une autre mesure se trouve mentionnée par M. Fauchille en l'article 11 de son projet : « Dans la circulation internationale, il est interdit de transporter à bord des aérostats privés des explosifs, des armes et des munitions de guerre. La même interdiction s'applique en principe aux appareils de photographie et de radiotélégraphie ; cette interdiction peut être levée par les administrations des territoires au-dessus desquels circulent les aérostats. »

Cet article veut ménager tout à la fois les intérêts des photographes — qui pourront, après autorisation, emporter des appareils et s'en servir dans les régions où n'existe aucun ouvrage fortifié — et la défense nationale, en interdisant la présence d'appareils photographiques à bord des aérostats qui se proposent de voler au-dessus de régions où s'élèvent des forteresses. Malheureusement, la solution proposée ne donne pas toutes les garanties désirables. La perfection des appareils photographiques n'est pas en raison directe de leur grosseur, et l'on peut parfaitement construire pour un usage spécial de petits appareils capables de fournir des

clichés très nets; leur dimension restreinte permet de les dissimuler facilement et de tourner la prohibition. D'autre part, un aviateur qui a obtenu l'autorisation de faire de la photographie parce qu'il a prétendu vouloir voler au-dessus de telle région, peut, à un moment donné et alors qu'il se trouve à une hauteur telle qu'on ne puisse pas suivre facilement ses évolutions depuis la terre, se détourner de sa route et se diriger à toute vitesse vers une forteresse, qu'il réussira ainsi à photographier malgré les précautions prises.

Cette première solution proposée par M. Fauchille n'est, pour ainsi dire, qu'accessoire, subsidiaire. La véritable mesure de préservation se trouve renfermée dans l'article 8 du même projet : « Pour sauvegarder leur droit de conservation, les Etats peuvent fermer à la circulation certaines régions de l'atmosphère. Ils ont notamment le droit d'interdire la navigation au-dessus ou aux alentours des ouvrages fortifiés. Les parties du territoire au-dessus desquelles il est défendu de circuler seront déterminées par des marques visibles pour les aéronautes. » C'est là l'unique mesure vraiment efficace pour préserver les ouvrages fortifiés contre l'espionnage. Nous nous rangeons donc pleinement à l'avis de M. Fauchille. Les autorités devront tenir compte du degré de perfection des appareils d'optique pour prescrire la distance minima à laquelle les aérostats devront se maintenir aux alentours d'une forteresse.

Il est bien rare qu'un fort se dresse isolé, loin de tout autre ouvrage. La plupart du temps, il fait

partie d'un système complet de défense entourant une place ou un camp retranché, et formé par plusieurs ouvrages situés parfois à une distance relativement faible les uns des autres ; il en est ainsi, par exemple, pour Belfort, Besançon, Paris, Dijon... Si la distance qui sépare deux ouvrages est inférieure ou égale au double de la distance minima fixée par les autorités et en deçà de laquelle il est interdit de voler ; si, autrement dit, pour se tenir à la distance exigée d'un fort, un aéronaute était obligé d'empiéter sur l'espace interdit entourant un autre fort, tout passage de véhicule aérien se trouverait par là même interdit entre ces deux forts. En appliquant successivement cette règle à tous les ouvrages qui constituent une enceinte, on peut arriver au résultat suivant : toute la région environnant une place forte sera interdite à la circulation aérienne ; par conséquent, aucun appareil ne pourra atterrir dans les alentours de la ville. Bien entendu, des autorisations tout à fait spéciales viendront, dans certains cas et pour des aérostats offrant toute garantie, atténuer ce que cette règle pourrait avoir de trop rigoureux.

Une autre conséquence du principe posé par M. Fauchille est aussi digne de remarque : c'est aux abords des frontières que les ouvrages fortifiés sont en plus grand nombre et par conséquent plus rapprochés les uns des autres. Ce que nous venons de dire pour les villes fortifiées peut s'appliquer à de longues bandes de territoire formant ruban tout le long de la frontière. Toute circulation aérienne sera donc interdite en bien des points de la frontière et

les aérostats qui voudront la passer seront obligés de le faire en des endroits spéciaux, là où l'espionnage sera impossible, endroits déterminés par des marques visibles, endroits enfin où devront s'élever les postes d'observation que nous avons préconisés pour la surveillance douanière et la surveillance sanitaire.

Protection des particuliers. — La circulation aérienne peut porter préjudice aux particuliers dans leurs personnes, dans leurs biens et dans leurs droits.

Quel que soit le degré de perfection auquel parviennent les constructeurs d'appareils volants, quelle que soit l'habileté des pilotes, on ne pourra pas empêcher que, par suite de circonstances imprévues, des accidents se produisent dans l'emploi de ces appareils. Un accident peu grave, une simple inattention, peuvent ne produire que la chute d'un objet de petite dimension ; mais, étant donné les lois de la pesanteur, cette simple chute entraînera des blessures ou même la mort, si la fatalité veut que l'objet vienne frapper une personne circulant à terre. Une avarie plus sérieuse provoquera parfois la chute brusque de tout l'appareil ; au moment de son arrivée sur le sol, il écrasera tout ce qu'il rencontrera. Les hommes, les animaux peuvent être plus ou moins grièvement atteints lorsque ces chutes se produiront ; les immeubles, les plantations auront aussi à en souffrir.

Dans un autre ordre d'idées, le seul fait de voler — qui ne va pas sans formation de remous aériens,

sans dégagement de vapeur, sans émission de bruit — est aussi capable de causer des préjudices matériels aux propriétaires du sol. Précédemment, nous avons exposé comment et pourquoi des propriétaires ont intenté une action à M. Farman ; voici un second procès intenté aussi à M. Farman, et dont l'issue n'est pas encore connue : M. V..., agriculteur à Châteaufort, est propriétaire de champs situés aux abords de l'aérodrome du Trou-Salé, établi à Buc par M. Maurice Farman, et où celui-ci a installé une école d'aviation. Cette année, M. V... et d'autres agriculteurs des environs ont, paraît-il, constaté que des blés et des avoines dont la floraison s'annonçait comme devant être fort belle, n'avaient pas tenu leurs promesses à la maturité. L'épi chez les uns, la panicule chez les autres étaient maigres ; de plus, le grain ne tenait pas et s'égrenait avant la moisson. Après une série d'observations, M. V... a attribué le fait au passage répété des aréoplanes à une faible hauteur au-dessus des récoltes, passage qui produit des remous violents. M. V... a intenté une action en dommages-intérêts devant le tribunal civil de Versailles.

D'autre part, le bruit du moteur, l'ombre produite par les ailes des appareils effraient le gibier, le font sauver, ce qui porte un préjudice appréciable aux chasseurs détenant le droit de chasse sur les terres au-dessus desquelles circulent les aéronefs.

La prohibition faite aux appareils aériens de circuler à moins d'une certaine hauteur, préviendrait beaucoup de ces inconvénients. Toutefois, elle ne saurait empêcher les chutes d'objets ou d'appareils

entiers de causer des dégâts aux biens et des blessures aux animaux et aux hommes ; son efficacité serait donc restreinte. Par ailleurs, il serait matériellement impossible d'établir une surveillance efficace sur toute la surface du territoire ; bien souvent des appareils pourraient impunément voler à une faible hauteur et causer des préjudices aux terriens.

La seule mesure vraiment efficace consiste à canaliser la circulation aérienne. Répartie sur une surface moins grande, sur des sortes de routes, elle sera plus facilement surveillée et les aérostats, s'ils descendent au-dessous de la hauteur minima fixée par les règlements, seront bien vite rappelés à l'ordre et frappés des peines qu'ils auront méritées. D'autre part, les propriétaires du sol, avertis des endroits où passeront ces routes, pourront au-dessous prendre toutes les précautions utiles.

Tous les dangers auxquels sont exposés les terriens du fait de la circulation des aérostats — nombreux déjà dans la campagne — se multiplient et s'aggravent dans les agglomérations urbaines, là où les immeubles sont accolés les uns aux autres, où les objets de valeur et les riches édifices sont nombreux, là enfin où les vies humaines sont rassemblées en bien plus grand nombre sur un espace plus restreint. Le simple atterrissage d'un appareil, ou son envolée dans un endroit où il y a une foule, peut être cause d'accidents graves. Dès à présent, on a songé à pallier, en partie tout au moins, ces inconvénients. Une ordonnance de police, élaborée par M. Lépine, contient les prescriptions suivantes : « 1° Interdiction d'atterrir sur un point quelconque du territoire de

la ville de Paris et des communes du département de la Seine ; 2° obligation pour les appareils circulant au-dessus de Paris et du territoire de la Seine de se tenir à une hauteur telle qu'en cas d'atterrissage ils puissent effectuer ces atterrissages en dehors des agglomérations ; 3° interdiction pour les pilotes des ballons libres et des ballons dirigeables de jeter comme lest une autre matière que du sable fin ; 4° interdiction pour tous les aéronefs, en cas d'atterrissage involontaire, d'effectuer un nouveau départ sur place. Les appareils devront être démontés et reconduits aux champs de départ les plus proches du lieu de l'atterrisage. »

Cette ordonnance devrait être étendue à toutes les villes de France, si petites soient-elles. Et même, s'il en était ainsi, la perfection ne serait pas atteinte : du moment qu'un aérostat circule au-dessus de lieux habités, une menace perpétuelle reste suspendue au-dessus des personnes et des biens, puisque l'appareil est toujours sujet à des accidents de toute sorte, et que le moindre de ces accidents peut entraîner les pires conséquences. Ce qu'il faut prescrire, c'est la défense absolue de voler au-dessus des localités à quelque hauteur que ce soit. Les aérostats devront contourner les villes ou atterrir à leur entrée.

Nous reconnaissons bien volontiers qu'en principe tout au moins les préjudices causés par les aérostats seront réparés grâce au paiement de dommages-intérêts. Mais il est certain que dans de nombreux cas l'aérostat fuira sans qu'il soit possible de reconnaître son identité : témoin ce qui se passe sur erre pour les accidents d'automobile. Il vaut mieux,

d'autre part, prévenir les accidents que chercher, après coup, à en atténuer les effets ; la réparation, souvent difficile à obtenir, n'est pas toujours adéquate ; et parfois certains préjudices ne sauraient être compensés par une somme d'argent, si forte fût-elle. Ce sont donc des procédés préservatifs qui s'imposent, et non des procédés curatifs.

Les lésions dont souffrent les particuliers du fait de la circulation aérienne ne sont pas seulement matérielles ; ces dernières sont même les plus rares ; bien que moins importants, d'autres préjudices existent cependant. Nous avons, en effet, démontré précédemment que le propriétaire d'un fonds est aussi le seul propriétaire de la colonne d'air qui surmonte ce fonds. Il y a donc atteinte portée à son droit de propriété lorsque, sans permission, un aérostat circule dans cet espace sur lequel l'aéronaute n'a aucun droit. Nous voulons bien reconnaître le peu de gravité matérielle du fait délictueux ; mais il y a atteinte à un droit, et, ce qui est le plus important, au droit le plus sacré de tous : le droit de propriété. Il y a là motif à froissements et à discussions ; il faut supprimer cette cause de discorde. Il faut surtout faire respecter un des principes les plus essentiels de notre organisme social, la propriété, et en défendre avec ardeur la plus petite parcelle.

D'autant plus que souvent cette lésion toute morale se doublerait d'autres inconvénients plus matériels. Le passage d'aéronautes au-dessus de propriétés habitées serait la négation de la règle qui se traduit vulgairement par l'adage bien connu : « Chacun est maître chez soi. » En effet, il n'y aurait plus ni

liberté, ni intimité, si un œil indiscret pouvait à chaque instant plonger à l'intérieur de propriétés encloses tout exprès pour préserver les habitants des regards gênants des voisins. Sans compter que cette liberté de circulation faciliterait grandement la préparation de vols et de cambriolages, en permettant à des individus, toujours en quête d'un mauvais coup, de surprendre les dispositions intérieures des immeubles et les allées et venues des habitants. Il n'y a même pas d'exagération à prétendre que des criminels se serviraient de l'aviation pour faire tomber sur la victime visée l'engin qui tue ou qui allume l'incendie.

A tout point de vue, il importe donc que la circulation aérienne ne jouisse pas de la liberté complète ; il faut qu'elle soit soumise à une réglementation rigoureuse, seule capable de faire respecter les intérêts nombreux et importants qui sont en présence.

Les routes aériennes. — L'étude de la protection douanière et celle de la protection sanitaire nous ont amené à proposer d'abord l'interdiction absolue pour les aérostats étrangers de traverser la frontière où bon leur semble, puis l'établissement, sur certains points des frontières, de postes où tout appareil se proposant de passer la frontière devra s'arrêter. Ces postes, passages forcés des aérostats, seront marqués de façon fort visible ; les aéronautes devront y présenter tous les papiers, brevets, plaques, oriflammes, numéros destinés à fournir toutes les indications nécessaires, telles que les exige M. Fau-

chille dans son projet de règlement ; des préposés aux services sanitaires et douaniers feront respecter, chacun en ce qui le concerne, les consignes particulières à leur administration.

On choisira, pour établir ces postes, des points situés sur des lignes droites reliant les grands centres ; autrement dit, on les placera sur les directions fréquentées par les aéronautes, de façon à gêner le moins possible la circulation aérienne en ne l'obligeant pas à faire des détours. Comme la force même des choses, aidée en cela par des accords internationaux, fera que tous les Etats promulgueront les mêmes règles, les postes de chaque Etat seront établis, de chaque côté de la même frontière, à proximité et en face les uns des autres ; ceci facilitera la circulation. A chaque poste sera annexé un hangar où, sans cesse, des appareils seront tenus prêts à prendre les airs pour aller porter l'ordre d'atterrissage aux aérostats qui feraient mine de vouloir traverser la frontière sans atterrir. Tout le long de la frontière, là où le passage est interdit, de distance en distance des postes d'observation munis d'appareils destinés aussi à s'envoler pour aller interdire l'entrée de l'atmosphère nationale et donner la chasse aux délinquants, des rondes aériennes faites par d'autres appareils, constitueront, pour l'air, un service de surveillance analogue aux postes et aux rondes de douaniers sur terre.

Avec toutes ces mesures, on aboutira au résultat suivant : les aérostats venant de l'étranger passeront tous par les mêmes points et ces derniers, relative-

ment peu nombreux, constitueront des sortes de têtes de route.

La discussion nous a encore conduit à reconnaître la nécessité qu'il y a de prohiber le passage des aérostats dans certaines parties de l'atmosphère. L'espace qui surmonte les localités habitées, celui qui entoure les ouvrages fortifiés devront être absolument interdits à la circulation. On ne peut, non plus, laisser les appareils volants errer çà et là, au gré de ceux qui les montent, et risquer à chaque instant de causer des préjudices matériels aux particuliers dont, par ailleurs, le droit de propriété se trouve atteint par le seul fait du passage. D'autre part, les nécessités fiscales exigent le débarquement des marchandises dans des lieux déterminés. Pour tous ces motifs, la canalisation de la circulation aérienne sur de véritables routes s'impose donc.

C'est ici que la question se complique singulièrement, car cette réglementation, cette limitation, vont effrayer les aéronautes et tous ceux — ils sont légion — qui se passionnent, avec raison d'ailleurs, pour la nouvelle branche ouverte à l'activité humaine.

Tous ces gens diront ce que nous a dit à nous-même un aviateur avec lequel nous avions l'honneur de discuter : « Le principal mérite de l'aviation est d'aller directement et vite, droit devant soi ; c'est la paralyser, l'annihiler, lui faire perdre le premier de ses avantages que de la forcer à suivre certaines routes tracées à l'avance et qui obligeront les aéronautes à ne plus se diriger directement d'un point sur un autre. »

Les réponses à cette grave objection sont nombreuses; nous espérons qu'elles convaincront les plus ardents partisans de la liberté de l'air.

Tout d'abord, il faut s'incliner devant la réalité et ses exigences; nous sommes en présence de deux catégories d'intérêts : ceux des particuliers, qui sont la grande majorité, et ceux des aéronautes. Quand ces derniers lèsent les intérêts des premiers, il n'y a pas d'hésitation possible; il faut respecter les principes juridiques jusqu'ici admis, il ne faut pas faire une sorte de révolution en faveur de l'aéronautique, il faut protéger, coûte que coûte, la vie, les biens, les droits des individus. Et c'est encore là le meilleur moyen de faciliter l'essor de l'aéronautique, de servir la cause du progrès : si l'on créait une situation privilégiée pour les pilotes de l'air, si, en quelque sorte, on les exonérait des charges sociales imposées au commun des mortels, ce serait un *tolle* général, une levée de boucliers et, devant l'animosité universelle, l'aérostation irait rapidement à sa ruine. Si, au contraire, l'aviation ne gêne personne, son utilité éclatera aux yeux de tous ; bien vite elle deviendra d'un usage commun, et ce sera hâter l'avènement de son règne que de faire disparaître, dès le début, toutes les causes d'appréhension, de suspicion, d'animosité.

Nous ne voyons pas pourquoi, sous prétexte d'aller vite et droit, les hommes volants auraient la liberté de méconnaître les droits des propriétaires et se mettraient ainsi en marge du droit commun. Bien souvent les piétons, les cavaliers auraient grand intérêt à suivre une voie directe, et pourtant ils

s'abstiennent de passer sur le terrain d'autrui et suivent docilement les chemins, par respect pour le droit de propriété. Pourquoi les aviateurs seraient-ils privilégiés, d'autant plus qu'à chaque instant et pour des motifs indépendants de leur volonté, cette licence pourrait être la cause de préjudices matériels graves ?

Après avoir nettement posé le principe, que nous voulons voir scrupuleusement suivi, nous admettons volontiers qu'il faut soigneusement en étudier les applications pour gêner le moins possible la navigation aérienne et même pour venir en aide à ceux qui s'y adonnent.

Parmi ces derniers, il y a deux classes très distinctes : les uns font de l'aérostation dans un but pratique, pour assurer un service social quelconque; les autres sont de simples touristes et ne voyagent que pour faire du sport ou pour voir du pays. Ces derniers sont à la fois les plus dangereux — puisqu'ils vont où bon leur semble et peuvent se livrer à toutes les imprudences, — et les moins intéressants, puisque leur promenade n'a qu'un but personnel, sans utilité directe pour le corps social. Sans être excessive, et sans les molester, la réglementation doit s'appliquer à ceux-ci dans son intégralité la plus stricte. A eux de choisir tel itinéraire qui leur plaira, mais il leur sera complètement interdit de circuler en dehors des voies aériennes nettement délimitées. Quant aux aéronautes ou aviateurs qui volent pour le compte de services publics — postes, armée, administration, — ou pour des entreprises particulières utiles à la

société, certaines licences pourront leur être octroyées après, bien entendu, que toutes les précautions auront été prises et toutes les garanties exigées. Ce faisant, on appliquera simplement la grande règle d'après laquelle l'intérêt général prime les intérêts particuliers.

En dehors de toutes les considérations que nous venons d'établir, la meilleure réponse à faire à l'objection formulée par les partisans de la liberté de la circulation est la suivante : un ensemble de routes aériennes bien compris et très complet n'apportera pas une grande gêne à l'aéronautique ; au contraire, il peut, en certains cas, venir en aide aux voyageurs de l'air.

Aucune difficulté ne se présente pour les appareils arrivant de l'étranger ; la grande majorité d'entre eux iront d'un centre vers un autre centre ; après avoir rempli les formalités exigées aux postes frontières, ils n'auront pas tendance à s'éparpiller dans l'atmosphère nationale ; d'eux-mêmes, ils emprunteront un petit nombre de routes, toujours les mêmes, celles qui se dirigent vers des sortes de centres d'attraction. Rien de plus facile, par conséquent, que de canaliser cette circulation qui, d'elle-même et par avance, remplit les conditions exigées.

Un phénomène analogue, quoique moins nettement caractérisé, se produira aussi relativement aux appareils qui ne quittent pas l'atmosphère nationale. Sur terre, certaines rues, certaines routes sont très fréquentées, alors que d'autres restent presque désertes ; sur mer, il existe des lignes parfaitement fixées, en dehors desquelles peu de navires cir-

culent. Peu à peu, et pour les mêmes motifs d'attraction, la même chose existera dans l'air. En dehors de toute idée de réglementation, les aérostats s'habitueront à suivre toujours les mêmes voies, parce qu'ils n'auront, la plupart du temps, rien à faire dans les lieux situés en dehors de ces directions. Rien de plus facile, dès lors, pour ne pas gêner l'aérostation, que de faire coïncider ces voies habituelles avec les routes prescrites par les pouvoirs publics.

Les routes seront jalonnées au moyen de ballons captifs et de signaux très visibles fixés au sol de distance en distance. Il y aura de grandes routes, sur lesquelles viendront s'embrancher d'autres routes de moindre importance. Plus le réseau sera complet, moins la circulation aérienne éprouvera de gêne. La largeur et la hauteur des routes seront calculées d'après l'intensité de la circulation, de façon à ce que les appareils de toute dimension puissent facilement se croiser ou passer les uns au-dessus des autres (1).

La procédure suivie pour établir ces voies aériennes sera la même que celle employée sur terre : en vertu de son droit de souveraineté et pour cause d'utilité publique, partout où devront passer les routes, l'Etat expropriera les parties de la colonne d'air constituant des propriétés privées; les départements, les communes, à l'instar de ce qui se

(1) Pour ce qui concerne l'organisation matérielle, nous déclinons toute compétence ; nous nous bornons à suggérer les idées, à tracer les grandes lignes, laissant aux spécialistes le soin de régler les détails.

passe pour les routes de terre, auront un pouvoir analogue; le tout, conformément aux prescriptions de la loi du 3 mai 1841. Par ailleurs, et suivant les cas, le droit de passage pourra être acheté par des particuliers à d'autres particuliers, comme aussi des servitudes de passage dans l'atmosphère pourront exister, analogues à celles usitées sur terre. Il n'y a pas de législation vraiment spéciale à créer : il n'y a qu'à transporter les règles déjà existantes du domaine terrestre au domaine aérien.

Quelle que soit l'intensité de la circulation aérienne dans l'avenir, à cause de la nature même des choses, elle n'égalera jamais celle qui se produit à la surface du sol : les aéronautes et les aviateurs resteront toujours la minorité. Aussi, il ne faut pas s'effrayer de la difficulté qui résultera, dans l'organisation du réseau aérien, de la complexité et du grand nombre de voies. Les points de départ et d'arrivée, les centres d'attraction, seront presque toujours les mêmes, ainsi que les directions suivies. Forcément le nombre des voies de communication aériennes sera donc beaucoup plus restreint que celui des voies terrestres.

Les avantages qu'offrira la création de ces routes aériennes seront nombreux, aussi bien pour les aéronautes que pour les particuliers et pour l'Etat.

L'Etat, nous l'avons déjà dit, pourra facilement faire respecter les prescriptions relatives à l'espionnage, à la protection douanière et à la protection sanitaire. Il remplira aussi avec aisance le devoir de police qui lui incombe.

Les particuliers dont les propriétés ne sont pas

situées sous les voies aériennes n'auront presque rien à craindre du fait des aérostats, puisque les appareils de touristes ne passeront pas au-dessus de ces propriétés et que seuls de rares engins destinés aux services publics pourront y passer, après que, officiellement, toutes les précautions matérielles auront été prises à bord et que toutes les garanties auront été exigées du pilote.

Quant aux particuliers qui, à la suite d'une entente ou d'une expropriation, auront leurs propriétés dominées par la voie aérienne, ils seront assurés qu'une police sévère fonctionnera au-dessus d'eux pour raréfier les accidents et que, d'autre part, tous les travaux utiles auront été exécutés sous la route aérienne, par l'administration compétente, pour empêcher que les accidents n'aient des conséquences préjudiciables pour les tiers.

Ces travaux protecteurs placés au-dessus des propriétés qu'il conviendra plus spécialement de protéger seront aussi, indirectement, d'une grande utilité pour les pilotes, puisqu'ils leur épargneront le paiement d'indemnités élevées qu'auraient entraînées les préjudices causés aux tiers. La police, qui remplira sa mission facilement et efficacement sur les routes de l'air, restreindra le nombre des accidents auxquels sont exposés les pilotes : la circulation sera réglée (1) et surveillée, ce qui rendra les

(1) Il faudra établir des règles analogues à celles qui existent pour la circulation terrestre ; c'est ainsi que les appareils allant dans un sens devront passer à droite, les autres à gauche ; il conviendra de régler aussi les conditions dans lesquelles un aéroplane pourra passer au-dessus d'un autre.

collisions presque impossibles ; les garanties exigées des constructeurs et des conducteurs d'appareils seront soumises à un contrôle incessant.

Mais le grand bénéfice que l'aérostation retirera de la création de routes, c'est que la question de la direction sera à peu près résolue. Quand ils sont à une certaine hauteur, quand, surtout, il y a un peu de brume, les aéronautes et surtout les aviateurs, puisque les aéroplanes vont plus vite que les dirigeables, ne voient pas la terre assez distinctement pour apercevoir les points de repère sans lesquels il leur est impossible de se guider. Divers systèmes sont en usage pour permettre aux aéronautes de suivre la direction voulue ; avec le repérage de certains points du sol on combine l'emploi de la boussole et de la carte spéciale. Pour que les accidents du terrain soient de quelque utilité, il faut parfaitement les connaître à l'avance ; aussi, nombreux sont les aviateurs qui font en automobile le trajet que, quelques jours plus tard, ils doivent accomplir en aéroplane ; on conviendra que ce système est loin d'être pratique. Et malgré toutes les précautions prises, chaque jour les journaux rapportent que des aviateurs se sont égarés et sont venus atterrir loin de l'endroit où ils se proposaient d'aller. Avec l'organisation des voies aériennes, le problème se simplifie singulièrement. Les routes seront nettement tracées à l'aide de panneaux très visibles fixés au sol et portant des signes, et de ballons captifs placés de distance en distance dans l'espace, porteurs aussi d'indications. De plus, des appareils de police circuleront sans cesse et pourront, le cas échéant, donner

des indications. Avec tout cela, il sera bien facile de rester dans la bonne direction et de ne pas s'égarer au-dessus de la campagne. Par ailleurs, à l'aide de combinaisons de grandes lettres et de chiffres de couleur voyante, de panneaux de formes et de couleurs variées et convenues à l'avance, on indiquera aux aéronautes les départements, les localités, les embranchements au-dessus ou près desquels ils passent. La nuit, ou par temps sombre, des appareils lumineux ou sonores compléteront le système de signaux dont nous venons de parler. De cette façon, il sera toujours facile aux aéronautes de savoir où ils sont et de se guider dans telle direction qu'ils voudront.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, toute la partie technique de la question aérienne échappe à notre compétence. Une discussion juridique nous a amené à constater le bien-fondé, la nécessité d'une réglementation et même à indiquer certaines parties de cette réglementation, notamment la création de routes. Mais nous nous bornons à lancer et à défendre une idée, à tracer les grandes lignes; aux techniciens à élaborer les détails et à les rendre d'un usage pratique.

Police aérienne. — Pour faire respecter les prescriptions de toute nature, il faudra organiser une police spéciale, montée sur des appareils volants. La surveillance se décomposera en deux opérations distinctes; il y aura d'abord des appareils qui, en l'air, effectueront des rondes à heures et à itinéraires variés. En plus, des postes fixes, situés sur le sol à

certains endroits spécialement choisis, auront pour mission d'observer les voies aériennes à l'aide de puissants appareils d'optique, et, lorsqu'un aérostat passera sans remplir une des conditions prescrites pour la circulation, notamment s'il vole en dehors des routes, de lui donner la chasse avec des engins rapides.

Mais ce sont-là des détails d'organisation matérielle qui sortent du cadre que nous nous sommes tracé. Ce que nous nous proposons d'examiner, c'est le principe qui doit servir de base à la théorie de la répression.

Malgré le nombre des appareils de police, malgré le zèle des agents et la perfection du système de surveillance, il est absolument certain que des délits se commettront à l'encontre de la réglementation aérienne et que beaucoup de ces délits resteront impunis. Ceci s'explique par la nature même des choses : vitesses énormes, grandes hauteurs, dimensions restreintes, facilités pour changer l'aspect des véhicules et se procurer de faux certificats.

Sur terre, où la surveillance est cependant plus facile, où les autorités sont vigilantes et les agents de toute catégorie et de tout grade fort nombreux, chaque jour des délits, des crimes se commettent, qui restent impunis malgré les recherches les plus actives. Il en résulte qu'une atteinte est portée à la moralité, que l'opinion publique est justement alarmée, que des préjudices sont causés sans être suivis de réparation. Mais, somme toute, les lésions, morales ou matérielles, produites par ces fautes impunies, n'ont pas, la plupart du temps, une

grande répercussion ni des conséquences trop fâcheuses.

Il n'en va pas de même pour les fautes commises à l'occasion de la circulation aérienne, car leurs conséquences peuvent être très graves : facilement, en les dissimulant sur leurs personnes ou dans un appareil du bord, des aéronautes pourront transporter des marchandises précieuses, sous un petit volume, et s'exonérer du paiement de droits importants. Il suffira d'un seul engin, parti d'un pays contaminé et ayant réussi à filtrer à travers le réseau de surveillance, pour provoquer une épidémie et contaminer tout un pays. Le passage unique et rapide d'un petit aéroplane au-dessus d'un ouvrage militaire livrera un secret important de la défense nationale et rendra, par là même, inutiles de longs et coûteux travaux. Une seule promenade au-dessus d'édifices ou de récoltes pourra provoquer, la fatalité aidant, des dégâts matériels importants. Une rencontre entre deux appareils, résultant de l'inexpérience d'un pilote ou de l'inobservation des règlements sur la circulation, pourra causer la mort de plusieurs individus.

On arrive donc aux deux constatations suivantes : d'une part, il est très difficile, sinon impossible, d'empêcher tout manquement à la réglementation aérienne; d'autre part, le plus léger manquement peut avoir les plus grosses conséquences.

Seule une pénalité extrêmement rigoureuse parera à ces deux inconvénients; plus que partout ailleurs il faut qu'en cette matière la crainte soit le commencement de la sagesse; seule une répression sévère

amènera l'ordre et la sécurité. Les tribunaux de droit commun connaîtront des contraventions, des délits et des crimes commis; ils devront avoir à leur disposition toute une série de peines suffisamment fortes pour inspirer une crainte salutaire. Il faut que l'espion, le contrebandier, le délinquant de toute nature en un mot trouve, tout compte fait, qu'il a encore avantage à respecter les règlements.

Nulle peine ne sera trop sévère, ni disproportionnée avec la faute : en définitive, ce sont les intérêts supérieurs de l'État, ce sont le biens et même la vie des individus qui sont en jeu, et seule la sévérité les fera respecter.

Il ne faudra donc pas reculer devant une mesure extrême : les textes devront expressément mentionner qu'au cas où, malgré des sommations régulièrement faites par signaux, un aérostat n'obéira pas aux injonctions d'un appareil de police, les agents qui monteront ce dernier devront user de tous les moyens en leur pouvoir, et même de leurs armes, pour forcer l'aérostat récalcitrant à atterrir. Les aéronautes connaîtront les règlements; en y contrevenant, ils sauront à quoi ils s'exposent; s'ils le font, c'est qu'ils y auront intérêt, c'est qu'ils auront un but mauvais; si, notamment, ils n'hésitent pas à mettre leur vie en danger, c'est qu'ils seront gravement coupables, et nulle mesure alors ne sera trop rigoureuse à leur endroit.

Des ballons captifs et des ballons non dirigeables.

Nous aurions pu ne pas parler de ces deux sortes d'aérostats, parce que les règles par nous posées à propos des appareils volants dirigeables s'appliquent aussi à eux, d'une façon indirecte. Nous n'en faisons qu'une simple mention, pour ne rien laisser de côté.

Les ballons captifs s'enlèvent dans la seule colonne d'air qui surmonte le fonds auquel ils sont reliés par un câble. Puisque la personne qui se sert du ballon captif dispose de la surface du sol, à titre de propriétaire, de locataire ou d'emprunteur, il est à présumer, dans presque tous les cas, qu'elle aura aussi la libre disposition de la colonne d'air dont ce sol est la base. Aucune difficulté ne surgit donc au sujet du droit de propriété. La seule chose que l'on puisse exiger de celui qui se sert du ballon est qu'il prenne ses précautions pour que l'appareil, poussé par le vent, n'aille pas se balancer dans une colonne d'air appartenant à un propriétaire voisin et lui causer ainsi un préjudice, tout moral d'ailleurs et très restreint.

Au cas où une route aérienne passe au-dessus d'un fonds, les autorités compétentes peuvent interdire qu'on se serve d'un ballon captif rattaché à ce fonds et qui, en s'enlevant à une certaine hauteur, pourrait gêner la circulation sur la route.

Dans l'article 6 de son projet de règlement, M. von

Bar stipule que les ballons captifs « ne seront pas installés à moins de 1,500 mètres des frontières des Etats voisins » ; c'est là une mesure prise contre l'espionnage. Si les Etats qui ont une frontière commune tombent d'accord sur cette question et consentent à faire respecter par leurs nationaux cette zone de 1,500 mètres, ce sera parfait. Mais nous doutons que l'accord se fasse sur ce point-là : il est très rare, en pratique, qu'un ouvrage fortifié de quelque importance s'élève à une faible distance de la frontière ; pour plusieurs raisons d'ordre stratégique, les forteresses s'élèvent toujours à quelques kilomètres de la frontière, de telle sorte que l'espionnage pratiqué depuis la nacelle d'un ballon captif attaché sur le sol du pays voisin ne donnerait pas de résultat appréciable. Dans ces conditions, nous ne croyons pas que les accords internationaux sanctionnent jamais cette prohibition, tout à fait inutile, et qui n'aurait d'autres résultats que de porter atteinte à la liberté individuelle et à la souveraineté des Etats, tout en procurant une nouvelle cause de discussions et de conflits.

Par contre, nous adhérons pleinement au paragraphe de cet article 6 qui stipule que, si par hasard les ballons captifs s'échappent, « les personnes se trouvant à bord seront traitées selon les règles concernant les aérostats ». Cette clause donne toutes les garanties nécessaires aux particuliers et à l'Etat.

Nous proposons même de l'appliquer aux ballons libres non dirigeables ; elle forcera les pilotes à remplir les formalités protectrices des droits des particuliers et des intérêts de l'Etat.

Les ballons non dirigeables, véritables jouets des courants aériens, totalement incapables d'obéir à la volonté du pilote, peuvent causer des préjudices matériels aux propriétés et aux personnes ; ils peuvent aussi causer une gêne considérable à la circulation des appareils volants dirigeables ; il est impossible, d'autre part, de leur assigner des routes fixes. Pour tous ces motifs, il conviendrait, après étude spéciale, de restreindre le vol des ballons libres, peut-être même de les interdire purement et simplement. Nous nous abstenons d'examiner ce point particulier : déjà peu nombreux dans le passé, ces engins sont appelés à disparaître très rapidement, pour céder la place aux appareils susceptibles de direction, puisqu'ils n'auront plus aucune utilité ; toute discussion à leur sujet serait donc superflue.

TROISIÈME PARTIE

Règlementation de la Circulation aérienne en temps de guerre[1]

Tant que les rapports normaux existeront entre les Etats, c'est-à-dire tant que la paix durera, la réglementation nationale et internationale que nous venons d'étudier pourra s'appliquer. Mais quand une guerre éclatera entre deux ou plusieurs Etats, il en résultera une grande perturbation dans les rapports internationaux. Les Etats se classeront en Etats neutres et Etats belligérants. Et les relations varieront selon qu'elles auront lieu de neutres à neutres, de neutres à belligérants, de belligérants à belligérants.

(1) Pour cette troisième partie de notre thèse, nous nous sommes inspiré surtout des cours (doctorat) et conférences de M. Moulin sur le droit de la guerre et sur les travaux des conférences de la Haye.

Les rapports des pays neutres entre eux resteront ce qu'ils sont ; les contrats passés subsisteront et la réglementation internationale de la circulation aérienne continuera à s'appliquer.

Par contre, il convient d'étudier les changements que cette réglementation subira dans les rapports de neutres à belligérants et de belligérants à belligérants. Le droit des gens en matière de guerre maritime et de guerre terrestre servira de base à notre étude.

Une constatation s'impose : c'est que toutes les règles que l'on peut proposer et que des conférences internationales peuvent prescrire, n'auront jamais qu'une efficacité très relative ; en temps de guerre, quel que soit le respect des combattants pour les traités et leur désir de ménager des vies humaines, la nécessité sera toujours le facteur essentiel de toute détermination. Et au nom de la nécessité, bien des actes seront commis, qui violeront des droits acquis et des règles établies.

Rapports entre Etats neutres et Etats belligérants.

Dans un ouvrage intitulé : *Les Neutres,* le capitaine Godchot donne la définition suivante : « La neutralité est l'état d'une nation qui, faisant usage de sa liberté naturelle, de son indépendance, reste en paix lorsque d'autres nations se font la guerre,

qui continue à entretenir, avec les parties belligérantes, les relations d'amitié, de commerce ou simplement d'humanité, existantes avant l'ouverture des hostilités, et qui, pénétrée de ses droits et de ses devoirs, s'applique à interdire à elle-même, comme à ses ressortissants, toute participation directe ou indirecte à la guerre, et est prête à faire respecter ses volontés pacifiques par les belligérants. »

Cette phrase contient les deux grands principes qui doivent présider aux rapports d'un Etat neutre avec les belligérants : 1° conserver avec ces derniers la même attitude que durant la paix ; 2° respecter la plus stricte neutralité.

La première mesure que devra prendre un Etat neutre, ce sera de renforcer le service de surveillance tout le long de ses frontières et plus particulièrement de celle qui le sépare de l'un des belligérants : il ne faut pas qu'un aérostat étranger puisse entrer dans l'atmosphère nationale sans avoir subi une visite minutieuse. Le premier résultat, le plus important, sera d'empêcher tout combat entre aérostats belligérants dans l'atmosphère nationale d'un neutre. De cette façon, aussi, plus strictement encore que durant la paix, un aérostat militaire venant de l'un des Etats combattants ne pourra pas passer. Comme, en temps de guerre, les appareils volants privés seront réquisitionnés et concourront à la défense nationale, les postes de surveillance devront examiner avec soin les passagers, les marchandises qui se trouvent à bord de ces aérostats ; ceux qui, directement ou non, participent aux hostilités seront arrêtés, tandis que les autres, qui effec-

tuent un voyage pacifique, sans rapport aucun avec les opérations militaires, continueront leur route après avoir fourni toutes les explications désirables.

En permettant la libre circulation des voyageurs et le transit commercial, on maintient une tradition du droit des gens, que nous avons déjà rappelée et qui a été explicitement formulée, en 1870, dans une note envoyée par le roi de Danemark aux gouvernements de Londres, de Versailles et de Madrid : « Une nation indépendante et neutre ne perd point, par la guerre d'autrui, les droits qu'elle avait avant cette guerre, puisque la paix existe pour elle avec tous les peuples belligérants, sans recevoir et sans avoir à suivre les lois d'aucun d'eux. Elle est autorisée à faire, dans tous les lieux (la contrebande exceptée), le trafic qu'elle aurait le droit de faire si la paix existait dans toute l'Europe comme elle existe pour elle. »

Un des mots de cette note amène une discussion ; le roi de Danemark parle de la « contrebande de guerre », et il en interdit le transit aux neutres.

Certainement, ce serait violer formellement le principe de la neutralité que de permettre à un Etat neutre, en tant qu'Etat, de fournir à un des belligérants des aérostats destinés au service des armées, ou à se servir d'aérostats pour transporter des armes et des munitions à une des armées en présence. La nation lésée par cette fourniture officielle d'engins guerriers en appellerait aux autres nations, qui n'hésiteraient pas à empêcher, même par la force, ce transit. Mais la même prohibition doit-elle s'appliquer au matériel ou aux vivres

transportés à bord d'aérostats particuliers et vendus par des industriels, des commerçants d'un Etat neutre à un Etat belligérant ? Les postes de surveillance d'un Etat neutre doivent-ils s'opposer à la circulation d'aérostats ainsi chargés, comme aussi au passage d'aérostats vendus par des particuliers à un Etat belligérant pour que ce dernier s'en serve dans un but militaire ? Un aérostat doit-il être considéré comme contrebande de guerre ?

En une étude très documentée, M. Nys (1) démontre que la notion de contrebande de guerre n'a rien de fixe ; elle fut, depuis plusieurs siècles, la cause de nombreuses discussions juridiques et l'objet de plusieurs traités internationaux. C'est la thèse de M. Ortolan (2) qui triomphe aujourd'hui. « La prohibition d'un tel trafic (munitions, armes et matériel) est une conséquence évidente du principe fondamental qui commande aux peuples neutres l'abstention de tout acte qui a pour résultat d'accroître, au détriment de l'un des belligérants, les moyens dont l'autre dispose pour poursuivre la lutte. La guerre ne pouvant se faire sans armes, sans projectiles, sans poudre et sans autres objets nécessaires pour les opérations militaires, il est évident que porter à l'une des puissances belligérantes ces instruments de guerre, c'est venir véritablement à son aide. »

M. Nys constate que « la matière de la contre-

---

(1) Nys, *La guerre maritime*, p. 35-50.

(2) Ortolan, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, p. 176.

bande est demeurée obscure et controversée ; des maximes et des doctrines diverses y sont en présence... Malheureusement il est très difficile, si pas impossible, de déterminer d'une manière précise et définitive quels articles il faudrait prohiber. » M. Calvo, dans son *Dictionnaire de droit international* reconnaît aussi qu'il est impossible de dresser une liste des objets rentrant dans la contrebande de guerre. A côté de la contrebande *conventionnelle*, objet de traités particuliers entre Etats, il place la contrebande *absolue*, généralement reconnue par l'accord tacite ou public des puissances ; celle-ci comporte les armes, les munitions, les articles de pyrotechnie militaire, le matériel militaire et maritime, les matériaux destinés à construire ou à réparer ce matériel.

Jamais la contrebande de guerre n'a été définie dans une conférence internationale ; le Congrès de Paris de 1856 se contente de la mentionner de façon vague ; la conférence de la Haye de 1907 a refusé de se prononcer sur une proposition de délimitation de la contrebande de guerre.

Aussi bien, durant le temps de paix, le commerce des armes, des munitions, des vivres, du matériel est parfaitement toléré : des commerçants, des industriels d'un Etat sont les fournisseurs officiels d'un autre Etat ; la destination de toutes ces marchandises est parfaitement connue : elles sont destinées à l'armée, qui n'existe que pour la guerre, donc elles-mêmes sont destinées à la guerre. Nous ne voyons pas pourquoi, en temps de guerre, on interdirait ces transactions permises durant la paix,

puisque les rapports commerciaux entre neutres et belligérants n'ont pas changé.

Des faits viennent même prouver que cette dernière solution tend à être acceptée et que la vieille notion de contrebande de guerre évolue et disparaît peu à peu ; c'est ainsi, pour ne citer qu'un exemple typique, qu'au vu et su de toute l'Europe, durant la guerre de 1870, le gouvernement français s'est procuré des fournitures militaires aux Etats-Unis et en Angleterre.

Ce n'est même plus, aujourd'hui, une simple tendance, puisque, à la conférence de la Haye de 1907, l'Angleterre a fait la proposition suivante : « Afin de diminuer les difficultés que rencontre en cas de guerre le commerce des neutres, le gouvernement de Sa Majesté britannique est prêt à abandonner le principe de la contrebande en cas de guerre entre les puissances qui signeraient une convention à ces fins. Le droit de visite ne serait exercé que pour constater le caractère neutre du bâtiment de commerce (1). » Vingt-six Etats seulement sur les quarante-quatre représentés à la conférence ont adopté cette proposition très logique et qui, en pratique, ne favoriserait pas plus l'un des belligérants que l'autre, puisque chacun aurait le droit de se procurer à l'étranger les marchandises et le matériel nécessaires à son armée.

Malgré notre désir de hâter, autant qu'il est en notre pouvoir, la solution rationnelle de cette

---

(1) Ministère des affaires étrangères ; documents diplomatiques : *Deuxième conférence de la paix*, p. 134.

question de la contrebande de guerre, nous ne pouvons proposer une règle de façon ferme. Bien qu'aucun traité international ne pose un principe officiel à ce sujet, s'il s'agit d'Etats qui, parmi les vingt-six signataires de la proposition anglaise, ont manifesté leur intention de ne plus admettre de contrebande de guerre, attendu qu'en fait et conformément à leur attitude à la conférence de la Haye, ils ne respecteraient plus l'ancienne tradition, attendu, d'autre part, que les transactions commerciales entre neutres et belligérants doivent rester les mêmes qu'en temps de paix, nous pensons que dans ce cas, ni les aérostats vendus à un des belligérants mais n'étant pas encore entrés en service (1), ni certaines marchandises, transportées à bord d'aérostats, ne devraient être arrêtés à la frontière par les agents des pays neutres.

Mais la solution nous paraît devoir être différente si parmi les Etats en présence il s'en trouve un, neutre ou belligérant, qui par son attitude avant les hostilités, notamment à la conférence de la Haye en 1907, a manifesté son désir de maintenir les règles anciennes du droit des gens relatives à la contrebande de guerre. Dans ce cas, il faudrait que les agents de l'Etat neutre interdisent le passage de la frontière à tout aérostat dont les passagers ne peuvent établir de façon irréfutable le but absolument pacifique de leur voyage. Il y a là, certainement, une

(1) C'est-à-dire les aérostats destinés à la guerre, mais qui ne sont pas encore montés par un équipage militaire et qui ne sont pas encore équipés pour la lutte.

atteinte à la règle qui exige le maintien des relations commerciales normales entre neutres et belligérants. Mais une autre considération l'emporte à nos yeux ; pour plusieurs raisons nous avons reconnu pour un Etat la nécessité d'exercer en tout temps, et particulièrement quand il y aura une guerre, une active surveillance sur la circulation aérienne au passage de sa frontière ; aucun appareil ne doit traverser cette frontière, dans un sens ou dans l'autre, sans avoir été visité ; si, après cette visite, qui a permis d'établir nettement le contenu de l'aérostat et le but de son voyage, les agents officiels de l'Etat neutre, l'Etat neutre lui-même, par conséquent, laissaient passer ce qui est regardé par une des parties en cause comme contrebande de guerre, il y aurait atteinte à l'autre règle du droit des gens, qui veut que les neutres observent la plus stricte neutralité. C'est peut-être vieux jeu que de maintenir cette règle aujourd'hui que l'idée de contrebande de guerre a reculé au point de n'être bientôt plus qu'un souvenir ; mais c'est à coup sûr faire preuve de courtoisie et même de loyauté vis-à-vis d'un Etat qui maintient l'antique notion de contrebande et qui, au cours d'une guerre, conforme ses actes à ses théories.

Ce sont des solutions analogues qui interviendront encore dans une autre hypothèse. Un aérostat militaire, A, d'une puissance belligérante, rencontre dans une atmosphère sans maître, au-dessus d'un territoire vacant ou au-dessus de la pleine mer, un autre aérostat B. Pour s'assurer de la nationalité de ce dernier, l'aérostat militaire pourra, après un

cérémonial spécial analogue à celui usité en matière de guerre maritime, exercer un droit de visite. S'il se trouve en présence d'un aérostat de la nation ennemie, il le fera prisonnier et l'obligera à le suivre. Mais si l'aérostat visité B appartient à une puissance neutre et transporte des marchandises suspectes, l'appareil militaire A, si aucune des puissances en présence n'admet la notion de contrebande, ne pourra pas exercer le droit de prise tant que B, par un acte quelconque, n'aura pas manifesté son intention de servir la nation ennemie. Si, au contraire, une des nations en présence reconnaît l'existence de contrebande de guerre, A pourra agir conformément aux règles admises pour les prises maritimes.

Il en serait de même si on suppose qu'au lieu de deux aérostats, on se trouve en présence d'un aérostat militaire appartenant à une nation belligérante et d'un navire marchand naviguant sur la haute mer.

Dans toutes ces opérations de visite, en ce qui concerne les signaux, les prises, les moyens de sanction, ce sont des règles analogues à celles du droit international actuellement en usage dans la guerre maritime qui seraient employées. Des personnes montées à bord d'un dirigeable peuvent se comporter absolument comme celles montées sur des navires ; des aéroplanes remplacent les canots.

Quand une guerre éclatera, les belligérants, par une mesure de précaution très compréhensible, surveilleront de façon toute spéciale la navigation aérienne dans leur atmosphère nationale ; dans cer-

taines circonstances et sur certains points, toute circulation pourra même être complètement interdite.

Mais pourront-ils aussi, pour éviter l'espionnage, demander aux Etats voisins d'interdire dans leur propre atmosphère toute circulation à moins d'une certaine distance des frontières, de façon à ce qu'on ne puisse voir de loin des rassemblements de troupes? La surveillance de l'Etat neutre doit s'exercer, durant une guerre, de façon active sur sa frontière; il lui sera donc impossible de retirer ses aérostats officiels et de les maintenir loin de la frontière. Mais ces appareils seront montés par des agents absolument sûrs et toute garantie de discrétion sera donnée au belligérant voisin. Par contre, dans un but de courtoisie, comme aussi pour respecter la plus stricte neutralité, l'Etat neutre ne devra, le cas échéant, permettre à une certaine distance des frontières que le vol de ses appareils officiels et prohiber absolument toute circulation d'aérostats privés.

La dernière question qui doive trouver place dans ce chapitre est celle de l'angarie sur les aérostats. Au moment où une guerre surviendra, un Etat belligérant réquisitionnera tous les ballons ou aéroplanes de ses nationaux pour les employer à la défense nationale. Mais quelle devra être son attitude vis-à-vis des appareils appartenant à des neutres et se trouvant accidentellement sur son territoire au moment de la déclaration de guerre? Doit-il les renvoyer immédiatement? Faut-il les conserver en une sorte de dépôt, sans les utiliser pour son propre compte mais en les empêchant de servir, un jour

ou l'autre, à l'adversaire ? Peut-il les utiliser pour son usage et, dans ce cas, doit-il payer une indemnité ?

En principe, puisqu'il s'agit de choses appartenant à des neutres, c'est la première solution qui doit être appliquée. Si pourtant il existe des doutes sur l'emploi futur de certains engins qui pourraient aller renforcer les moyens de l'adversaire, l'Etat belligérant aura le droit de les retenir, en payant aux particuliers propriétaires une indemnité représentative du préjudice à eux causé ; et ce ne peut être là qu'une mesure spéciale prise seulement pour certains appareils, et non pour l'ensemble de ceux qui se trouvent sur le territoire au moment de la déclaration de guerre et s'apprêtent à le quitter. Mais en guerre, c'est la nécessité qui guide le plus souvent les gouvernements, et si un Etat possède peu ou pas de machines volantes alors que son adversaire est parfaitement outillé à ce point de vue, il ne se fera pas scrupule de mettre la main sur les engins qu'il trouvera à ce moment sur son territoire, fussent-ils la propriété de neutres. L'emploi de ces appareils ne durera que le temps strictement nécessaire, et une indemnité sera payée aux propriétaires, correspondante à la location, à l'usure et aux avaries. Cette solution est analogue à celle relative au matériel de chemins de fer, contenue dans l'article 19 (chapitre IV) de la « Convention concernant les droits et les devoirs des puissances et des particuliers neutres en cas de guerre sur terre » du 18 octobre 1907 : « Le matériel des chemins de fer provenant du territoire de puissances neutres, qu'il appartienne à ces

puissances ou à des sociétés ou personnes privées, et reconnaissable comme tel, ne pourra être réquisitionné et utilisé par un belligérant que dans le cas et la mesure où l'exige l'impérieuse nécessité. Il sera renvoyé aussitôt que possible dans le pays d'origine. La puissance neutre pourra de même, en cas de nécessité, retenir et utiliser jusqu'à due concurrence le matériel provenant du territoire de la puissance belligérante (1). »

Bien entendu, ces aérostats privés et neutres, lorsqu'ils passeront au service d'un belligérant, devront recevoir un nouvel équipage et arborer les marques particulières à leur nouvel emploi.

Rapports entre Etats belligérants.

De nombreuses expériences faites par des officiers, notamment au cours des grandes manœuvres de Picardie, ont prouvé que dirigeables et aéroplanes constituaient dorénavant des engins de guerre de tout premier ordre (2); il est donc certain qu'au cours des guerres futures les combattants s'en serviront.

L'étude de l'emploi des aérostats à la guerre, comme toute autre discussion relative au droit de

---

(1) Louis Renault, *Les deux conférences de la paix*, p. 114.

(2) Commandant P. Renard, *L'aéronautique* (*Revue politique et parlementaire*, du 10 avril 1910).

la guerre, se trouve dominée par deux grands principes qui semblent s'exclure l'un l'autre : ce sont les principes d'humanité et de nécessité. Il faut arriver à les concilier ; la tâche paraît difficile, car nombreux sont les théoriciens qui légitiment les pires atrocités en se basant sur une phrase de de Molkte : « Toutes violences sont légitimes en cas de guerre, en vue de raccourcir la guerre (1) » ; ils vont même jusqu'à affirmer que plus les guerres sont conduites avec rigueur, mieux s'en trouve l'humanité : elles n'en sont que plus courtes.

Nous préférons l'état d'esprit de ceux qui, en 1863, ont rédigé les instructions pour les armées des Etats-Unis et qui ont écrit (2) : « Les nécessités militaires n'autorisent pas à commettre des actes de cruauté, c'est-à-dire à infliger des souffrances pour le seul plaisir de faire souffrir ou pour exercer une vengeance... En général, la guerre n'implique aucun acte d'hostilité de nature à rendre, sans nécessité, le retour à la paix plus difficile ». Et nous adoptons la règle proposée en 1876 par la conférence de Bruxelles : « Les lois de la guerre ne reconnaissent pas aux belligérants un pouvoir illimité quant au choix des moyens de nuire à l'ennemi (3). »

Des conférences internationales ont déjà cherché à concilier les deux principes contraires et à codifier le droit de la guerre ; ce sont les actes émanés de ces conférences (Bruxelles, en 1874, la Haye, en 1899

---

(1) Citation faite par M. Moulin dans ses cours sur le droit de la guerre.

(2) Louis Renault, *Les deux conférences de la paix*, p. 191 et 210.

(3) *Ibid.*

et en 1907) qui nous serviront de guides dans notre étude.

Les membres de ces conférences, pour bien indiquer leurs dispositions, ont solennellement adhéré aux sentiments qui ont trouvé leur expression dans la déclaration de Saint-Pétersbourg, du 29 novembre 1868, déclaration qui s'appuie sur les considérants suivants :

« Que les progrès de la civilisation doivent avoir pour effet d'atténuer autant que possible les calamités de la guerre ;

» Que le seul but légitime que les Etats doivent se proposer durant la guerre est l'affaiblissement des forces militaires de l'ennemi ;

» Qu'à cet effet, il suffit de mettre hors de combat le plus grand nombre d'hommes possible ;

» Que ce but serait dépassé par l'emploi d'armes qui aggraveraient inutilement les souffrances des hommes mis hors de combat ou rendraient leur mort inévitable ;

» Que l'emploi de pareilles armes serait, dès lors, contraire aux lois de l'humanité... »

Ces dernières phrases amorcent le problème de la légitimité de l'emploi à la guerre des ballons et des aéroplanes.

Pour éviter des redites, sans nuire à la clarté du sujet, nous n'examinerons pas cette question dans un chapitre spécial, mais au début de l'étude de chacun des emplois militaires des aérostats.

I.

Aérostats employés à l'exploration et aux communications.

Jusqu'à nos jours, le service d'exploration était assuré par la cavalerie ; la sûreté en marche et en station l'était par des troupes à pied ou à cheval ; quant aux renseignements relatifs aux mouvements éloignés de l'adversaire, à sa mobilisation, à sa concentration, c'était un service spécial qui les procurait tant bien que mal, principalement à l'aide de l'espionnage. L'apparition des machines volantes a profondément modifié tout cela. Certainement, les reconnaissances de cavalerie s'effectueront encore sur le front des armées ; des avant-gardes, des flanc-gardes protégeront encore les troupes en marche ou en station, et des espions, habilement introduits jusque sur le territoire de l'ennemi, signaleront les intentions du gouvernement, les points de concentration, les directions prises par les fortes colonnes. Mais on comprend facilement avec quelle plus grande aisance, quelle rapidité et quelle sûreté des aérostats pourront désormais remplir tous ces rôles ou, tout au moins, puissamment aider les organisations déjà existantes. Point n'est besoin d'être spécialiste pour soupçonner le rôle énorme que joueront désormais les dirigeables et les aéroplanes au cours de la mobilisation, pendant les marches et

surtout durant le combat. Leur importance sera tout aussi considérable quand ils serviront d'agents de liaison et de communication, soit qu'ils transportent des dépêches, soit qu'ils fassent de loin des signaux convenus.

Tous les auteurs militaires sont absolument unanimes pour reconnaître la grande utilité, en campagne, des appareils volants.

L'emploi de ces appareils, pour remplir ce rôle d'exploration et de communication, est-il permis par le droit des gens ?

En 1870, quand Paris assiégé chercha à communiquer avec la province au moyen de ballons, le gouvernement allemand protesta contre cette nouvelle pratique et, pour la combattre plus facilement, tenta d'assimiler les aéronautes partis dans ces conditions à de vulgaires espions. M. de Bismark écrivait à ce sujet : « Toutes les personnes qui prendront cette voie pour franchir nos lignes sans autorisation, ou pour entretenir des correspondances au préjudice de nos troupes, s'exposeront, si elles tombent en notre pouvoir, au même traitement, qui leur est aussi applicable, que ceux qui feront des tentatives semblables par la voix ordinaire. » Conformément à ces instructions, bien des ballons partis de Paris servirent de cibles aux troupes allemandes, et les trois passagers du *Daguerre*, MM. Nobicourt, Gubert et Pion, capturés par les Prussiens à Joigny, furent condamnés à mort (1).

Cette assimilation des aéronautes, employés à

(1) Cette peine fut commuée en celle de l'internement.

l'exploration ou aux communications, avec les espions, ne nous paraît pas acceptable. En effet, un espion est « un individu qui, secrètement, sous un déguisement ou sous un faux prétexte, cherche à se procurer des informations qu'il se propose de communiquer à l'ennemi (1) ». La convention de la Haye du 29 juillet 1899, reproduite par celle du 18 octobre 1907 (2), le définit ainsi : « Ne peut être considéré comme espion que l'individu qui, agissant clandestinement ou sous de faux prétextes, recueille ou cherche à recueillir des informations dans la zone d'opérations d'un belligérant, avec l'intention de les communiquer à la partie adverse. Ainsi les militaires non déguisés qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'armée ennemie à l'effet de recueillir des informations, ne sont pas considérés comme espions. De même, ne doivent pas être considérés comme espions : les militaires (et aussi les non-militaires accomplissant ouvertement leur mission), chargés de transmettre des dépêches destinées soit à leur propre armée, soit à l'armée ennemie. A cette catégorie appartiennent également les individus envoyés en ballon pour transmettre les dépêches et, en général, pour entretenir les communications entre les diverses parties d'une armée ou d'un territoire. »

Et l'article 22 du « Projet d'une déclaration internationale concernant les lois et les coutumes de la guerre », adopté par la conférence de

(1) Louis Renault, *Les deux conférences de la paix*, p. 201 et 211.
(2) *Ibid.*

Bruxelles (1874), décide *in fine :* « A cette catégorie (non espions) appartiennent également, s'ils sont capturés, les individus envoyés en ballon pour transmettre les dépêches et, en général, pour entretenir les communications entre les différentes parties d'une armée ou d'un territoire (1). »

Le caractère même des appareils volants, leur visibilité, le bruit que fait le moteur des dirigeables et des aéroplanes, les deux seules sortes d'engins dont on se servira désormais, excluent tout rapprochement avec l'espionnage, comme aussi l'uniforme porté par l'équipage, qui ne laisse aucun doute sur la qualité de ses hommes.

Cet usage des aérostats à la guerre n'est donc pas opposé au droit des gens, et les aéronautes, s'ils sont capturés, devront être considérés comme prisonniers de guerre ordinaires et non comme espions, à moins que, sous un déguisement, ils allèguent de faux prétextes et ne reconnaissent pas leur mission comme officielle.

Cependant, et en dehors de l'idée d'espionnage, on aurait pu, jusqu'à ces dernières années, élever contre cette solution une objection tirée indirectement d'une des clauses votées par la conférence de la Haye de 1899. Cette clause interdit, durant cinq ans, le jet de projectiles du haut des ballons. Ceci ne vise pas l'emploi des ballons comme engins de communication ou d'exploration, mais seulement comme engins de destruction. Mais, et ce serait de bonne guerre, des belligérants qui verraient passer

(1) Louis Renault, *Les deux conférences de la paix*, p. 211.

un aérostat ennemi porteur de renseignements se serviraient de leurs armes pour l'arrêter. Comme l'aérostat n'aurait pas le droit de posséder des projectiles à bord, par conséquent ne pourrait pas se défendre, on serait bien obligé de cesser d'employer les aérostats comme agents de liaison, à moins de les exposer au feu de l'ennemi sans possibilité de riposte, comme de simples cibles inoffensives, ce qui n'est pas possible. La question, qui a pu se poser de 1899 à 1904 sous cette forme, n'existe plus aujourd'hui, ainsi que nous allons le voir en étudiant les résultats de la conférence de la Haye de 1907.

II.

Aérostats employés comme engins de destruction.

Nous avons reconnu que l'emploi à la guerre des aérostats comme moyen de communication et d'exploration est permis par le droit des gens ; en est-il de même de l'usage de ces appareils comme engins de combat ?

Le 29 juillet 1899, sur la proposition de la Russie, la conférence de la Haye vota la déclaration suivante : « Les puissances contractantes consentent, pour une durée de cinq ans, à l'interdiction de lancer des projectiles ou des explosifs du haut de

ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux (1). » Comme tous les Etats ayant quelque importance au point de vue militaire avaient adhéré à cette déclaration, c'était, en fait, la suppression totale, durant cinq ans, de l'emploi des aérostats comme mode de combat.

Pour donner leur signature d'une façon aussi unanime, les puissances s'étaient inspirées de considérations pratiques. En 1879, les ballons n'étaient pas dirigeables et les appareils plus lourds que l'air n'existaient pas encore. Un ballon, véritable jouet de l'air, n'offrait aucune garantie ni aucune sécurité ; on le lançait à tout hasard, sans être sûr, ou plutôt en doutant fort, qu'il pût remplir la mission qu'on lui confiait ; exposé à des accidents de toute sorte, il pouvait être obligé de laisser tomber ses explosifs en un endroit qu'on ne désirait pas atteindre ; un tel engin de destruction pouvait être plus nuisible pour ceux qui s'en servaient que pour leurs ennemis.

Comme aucune puissance ne détenait le secret de la direction des ballons et que chacune craignait qu'un jour où l'autre sa voisine ne découvrît ce fameux secret, toutes signèrent la déclaration pour que, durant cinq ans tout au moins, elles fussent toutes sur le pied d'égalité et qu'aucune d'elles ne prît de l'avance sur les autres en mettant les dirigeables à son service.

Mais au cours des cinq années que la première

---

(1) Louis Renault, *Les deux conférences internationales de la paix*, p. 43.

conférence de la Haye avait stipulées, le problème de la direction des ballons avait été résolu en France : Santos-Dumont avait contourné la tour Eiffel, le *Lebaudy* avait fait des expériences définitives, et le ministère de la guerre avait accepté le dirigeable *Patrie*. La France pouvait donc disposer, en cas de guerre, d'une flotte aérienne offrant de réelles garanties ; elle entendait se servir, le cas échéant, de ses nouveaux moyens et profiter de ses avantages ; son alliée, la Russie, ne pouvait faire autrement que de préconiser l'emploi des machines volantes : aussi, quand à la seconde conférence de la Haye, en 1907, la Belgique proposa de renouveler la déclaration faite par la précédente conférence relativement aux ballons, la discussion s'ouvrit ; la proposition belge ne fut votée qu'à une faible majorité ; des Etats s'abstinrent ; huit votèrent contre, et parmi ceux-ci la France, la Russie et l'Allemagne, c'est-à-dire les puissances militaires de premier ordre, celles pour qui le sujet traité présentait de l'importance.

Par conséquent, certains Etats se sont encore engagés à ne pas se servir des appareils volants comme engins de combat ; mais ce ne sont pas des puissances militaires à proprement parler qui ont consenti (1) « pour une période allant jusqu'à la fin de la troisième conférence de la paix, l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons et par d'autres modes analogues nouveaux ».

---

(1) Louis Renault, *Les deux conférences de la paix*, p. 167.

L'effet de cette interdiction est très relatif, parce que les Etats signataires ne sont pas appelés à jouer un rôle militaire important le jour où éclatera une grande guerre, d'autant plus qu'il est stipulé que cette clause « cessera d'être obligatoire du moment où, dans une guerre entre des puissances contractantes, une puissance non contractante se joindrait à l'un des belligérants ».

Puisque les grands Etats se sont réservé la faculté d'employer les aérostats à la guerre dans tel but qui leur plaira ; comme, d'autre part, toutes les armées de quelque importance étudient actuellement le parti qu'elles pourront tirer de cet emploi, il est certain qu'au cours des guerres futures les dirigeables et les aéroplanes joueront un rôle actif dans les combats ; ils seront en l'air ce que sont les cuirassés et les torpilleurs sur la mer.

Il faudra donc leur appliquer les règles internationales du droit de la guerre quand ils lutteront les uns contre les autres ou quand ils combattront les troupes situées à terre au moyen de projectiles et d'explosifs.

Leur emploi n'est pas contraire aux principes d'humanité présentement admis (1) ; ils se serviront, pour lancer des projectiles, des engins jusqu'ici usités : fusils, canons, mitrailleuses, bombes, grenades. Par conséquent, les blessures qu'ils causeront ne seront pas plus effroyables que celles constatées

---

(1) Le Congrès juridique international tenu à Paris, au début de juin 1911, a écarté une motion tendant à interdire, en temps de guerre, l'emploi d'explosifs par les appareils aériens.

jusqu'à présent sur les champs de bataille ; il n'y aura pas de violences ni de souffrances inutiles et disproportionnées avec le but à atteindre. L'apparition soudaine d'un aéroplane au-dessus d'une forteresse ou d'une troupe n'aura rien de plus terrible ni de plus inhumain que celle d'un petit torpilleur ou surtout celle d'un sous-marin surgissant sournoisement à côté d'un cuirassé.

La délégation française à la dernière conférence de la Haye a, du reste, nettement indiqué sa ferme volonté de ne pas aggraver encore les rigueurs de la guerre et de respecter les règles admises du droit des gens, puisqu'à l'article 25 du règlement concernant les lois et coutumes de la guerre, elle a fait ajouter les mots « par quelque moyen que ce soit ». Ces mots s'appliquent aux aérostats. L'article 25 modifié est ainsi rédigé : « Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, *par quelque moyen que ce soit,* des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus. »

L'artillerie aérienne devra donc suivre, en matière d'attaques et de bombardements, les mêmes règles que l'artillerie terrestre et l'artillerie navale. Cette obligation lui sera beaucoup plus facile à respecter qu'elle ne l'est à ces deux dernières ; en effet, depuis une position quelconque ou depuis un navire, il est difficile de repérer la construction visée et de diriger son tir de telle façon que les constructions voisines, qui n'ont aucun caractère guerrier, ne soient pas atteintes. Au contraire, l'aérostat qui planera au-dessus d'une forteresse ou d'une ville verra directement la batterie qu'il faut détruire ou l'arsenal qu'il

faut faire sauter ; il lui sera facile de laisser tomber des projectiles sur ces seuls buts, sans toucher aux constructions voisines, habitées par des non-combattants ou mises en dehors de la lutte par leur caractère hospitalier ou artistique.

Seuls les combattants seront exposés au tir des aérostats ; et un aérostat qui se serait avancé jusqu'au-dessus du territoire ennemi commettrait le pire des attentats si, sous prétexte de terroriser ou de ruiner l'adversaire, il laissait tomber des projectiles sur une ville ouverte, sur de paisibles habitants.

Nous reconnaissons que, pour les équipages des aérostats, la distinction entre combattants et non-combattants sera plus difficile à faire que pour ceux qui luttent à terre. En effet, à terre ou sur mer, une troupe qui se bat n'a devant elle que les combattants ennemis ; la plupart du temps, les non-combattants ont fui, pour éviter les contre-coups de la bataille ; quant à ceux qui restent, peu nombreux, il est facile de voir s'ils prêtent une aide active à l'adversaire. De même, quand une troupe occupe un territoire ennemi, elle voit bien si les habitants respectent la neutralité ou font acte de guerre : à cause de sa présence, la vie nationale ordinaire est arrêtée ; c'est la troupe occupante qui, momentanément, dirige ou, tout au moins, surveille la marche des affaires ; il y a là une situation particulière ; tous les nationaux qui pourraient prendre une part directe ou indirecte aux hostilités sont partis ou sont surveillés par l'envahisseur, qui ne tolère, de la part de ceux qui restent, que des actes purement pacifiques. La distinction entre combat-

tants et non-combattants s'opère, pour ainsi dire, d'elle-même ; il peut en être différemment pour un aérostat : un aéroplane militaire d'une puissance A pourra passer la frontière et arriver très loin au-dessus du territoire de la puissance ennemie B. Le voilà qui plane, bien en arrière du théâtre des opérations, au-dessus d'une gare qui sert de point de concentration et d'embarquement aux troupes ennemies ; il passe au-dessus d'une caserne où dorment les réserves ou les jeunes recrues ; il arrive jusqu'au-dessus de l'édifice où est rassemblé le grand état-major qui, de loin, dicte des ordres et dirige la guerre ; il aperçoit, à courte distance, une usine où un nombreux personnel, hommes, femmes, enfants, travaille à la fabrication des munitions de guerre ; à côté, se trouve un magasin d'approvisionnement où sont accumulés des vivres destinés à l'armée.

Aura-t-il le droit d'effectuer des destructions dont le contre-coup se fera sûrement sentir sur la marche générale des événements ? Pourra-t-il, surtout, faire périr tous ces gens qui, plus ou moins directement, prennent part à la lutte engagée entre les deux nations ?

La question est très grave et difficile à résoudre. Bien des facteurs entrent en jeu et d'ardents patriotes répondraient peut-être que l'intérêt national doit passer avant toute autre considération et légitimer toutes les mesures.

Pour concilier les exigences de la guerre et les règles du droit des gens, nous proposons les solutions suivantes :

1° Il ne sera permis de détruire des constructions affectées à un but militaire quelconque — et celles-là seulement — qu'après avoir, au moyen de signaux, sommé les individus qui s'y trouvent de les évacuer sur-le-champ.

2° En arrière du théâtre des opérations doivent être considérés comme non-combattants, quelles que soient les occupations auxquelles ils se livrent, tous ceux qui ne sont pas destinés à combattre au sens strict du terme, c'est-à-dire à porter les armes.

Nous estimons qu'ainsi on pourra ne pas faillir à ses devoirs, tout à la fois envers la Patrie et envers l'Humanité.

Vu :
R. DE NESMES-DESMARETS.

Vu :
Le Doyen de la Faculté de Droit
de l'Université de Dijon,
E. BAILLY.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie,
E. BOIRAC.

TRAVAUX

du Congrès juridique international de l'Aviation

(Paris, 3 et 4 juin 1911)

Article premier. — La circulation aérienne est libre, sauf les droits, pour les Etats sous-jacents, de prendre certaines mesures à déterminer, en vue de leur propre sécurité et de celle des personnes et des biens de leurs habitants.

Art. 2. — Tout aéronef doit avoir une nationalité et une seule.

Art. 3. — La nationalité de l'aéronef est celle de son propriétaire. Si l'aéronef appartient à une société, la nationalité sera déterminée par celle du siège social de la société.

Art. 4. — Tout aéronef devra porter une marque distinctive de sa nationalité.

Art. 5. — Tout aéronef devra emporter avec lui un document signalétique contenant toutes les indications propres à l'individualiser.

Art. 6. — Tout propriétaire d'un aéronef devra, avant que de le mettre en circulation hors des aérodromes privés, avoir obtenu de l'autorité publique

l'inscription de cet aéronef sur un registre d'immatriculation tenu par l'autorité compétente. Chaque Etat réglementera l'immatriculation des aéronefs dans les limites de son territoire.

Art. 7. — Tout aéronef devra porter une marque distinctive indiquant le lieu de son immatriculation.

Art. 8. — Les listes d'immatriculation seront publiées.

Art. 9. — Les aéronefs peuvent atterrir sur les propriétés non closes.

Art. 10. — Il leur est interdit, sauf le cas de force majeure, d'atterrir :

a) Sur les ouvrages fortifiés et aux alentours de ces ouvrages, dans le rayon déterminé par l'autorité militaire;

b) Dans l'intérieur des agglomérations.

Art. 11. — Tout atterrissage oblige à la réparation du préjudice causé. Toutefois, s'il y a faute de la victime, l'auteur du dommage peut, à proportion de cette faute, être déchargé en tout ou en partie de la réparation qui lui incombe.

Art. 12. — Le jet consiste en toute projection volontaire d'objets, corps ou matière de toute nature.

Art. 13. — Sauf le cas de péril imminent, le jet de toutes choses de nature à nuire, soit aux personnes, soit aux biens, est interdit.

Art. 14. — En tout cas, le préjudice causé donne lieu à réparation.

Art. 15. — Celui qui trouve tout ou partie d'un aéronef désemparé et abandonné doit en faire la déclaration à l'autorité compétente.

Art. 16. — L'autorité compétente dûment avisée prendra d'urgence les mesures nécessaires pour assurer la conservation de l'épave et la découverte du propriétaire.

Art. 17. — Le propriétaire de l'épave peut la réclamer auprès de l'autorité qui en a la garde, dans le délai d'un an de la demande, en payant les frais de conservation. Il devra, en outre, payer à l'inventeur une prime de découverte calculée à raison de 10 pour 100 sur la valeur de l'épave au jour de la restitution, déduction faite des frais.

Le congrès a écarté par la question préalable une motion tendant à interdire en temps de guerre l'emploi d'explosifs par les appareils aériens

BIBLIOGRAPHIE

Cours et conférences (doctorat), de M. Moulin.
Revue générale de droit international public.
Annuaire de l'Institut de droit international.
Journal de droit international privé.
Revue politique et parlementaire.
Revue du mois.
Revue de Paris.
Revue aérienne.
La Vie au grand air.
Revue du Cercle militaire.
Journal Officiel.
Revue des Idées.
Sirey. — *Recueil de jurisprudence.*
Lieutenant Grovalet. — *La navigation aérienne devant le droit international.*
Capitaine Ferber. — *L'aviation : de crête à crête, de ville à ville.*
Nys. — *La guerre maritime.*
Grotius. — *Le droit de la guerre et de la paix* (traduction Pradier-Fodéré.)
Calvo. — *Dictionnaire de droit international.*
Pradier-Fodéré. — *Traité de droit international.*
Mérignhac. — *Les lois et coutumes de la guerre sur terre.*
Rivier. — *Principes du droit des gens.*
Ortolan. — *Règles internationales et diplomatie de la mer.*
Documents diplomatiques : *Les deux conférences internationales de la paix.*

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION 1

PREMIÈRE PARTIE — *Du domaine aérien.* — Généralités. 7

Théorie de la complète liberté de l'air 11

Théorie de la liberté de l'air, tempérée par le droit de conservation des Etats 21

Théorie du droit de propriété de l'Etat sur l'air . 33

Théorie du droit de souveraineté de l'Etat sur l'air. 42

DEUXIÈME PARTIE. — *Réglementation de la circulation aérienne.* — Considérations générales 69

Essai de réglementation 79

Protection sanitaire 95

Protection douanière 98

Protection contre l'espionnage. 100

Protection des particuliers 105

Les routes aériennes 110

Police aérienne 120

Des ballons captifs et des ballons non dirigeables. 124

TROISIÈME PARTIE. — *Réglementation de la circulation aérienne en temps de guerre.* 127

Rapports entre Etats neutres et Etats belligérants. 128

Rapports entre Etats belligérants 139

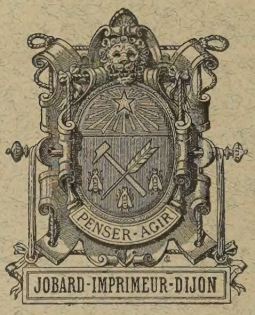
Aérostats employés à l'exploration et aux communications. 142

Aérostats employés comme engins de destruction. 146

Congrès de Paris 155

BIBLIOGRAPHIE. 159

IMP. JOBARD, DIJON



JOBARD-IMPRIMEUR-DIJON